1.10.42	Thule	+ M/t-båttorped i Rotterdamkonvoj
1.10.42	Narvik	-"- -"-
3.10.42	Freden	Kollision St. Lawrence river -konvojsamli
8.10.42	Gunnar	Torpedmiss W Bornholm
10.10.42	Porjus	Brand i Halifax, alla berusade.
14.10.42	Nordöst	m/t-båtsanfall i engelsk kustkonvoj
16.10.42	Starkodder	2 döda vid mindesarmering på Sälöfjorden
19.10.42	Konung Gustav V	Torpedmiss mot Sassnitzfärja
22.10.42	Remmaren	+ Minsprängd N 58° 29'- W 3° 46'
25,10.42	Valencia	+ Minsprängd vid Gilleleje fyrskepp
28.10.42	Windar	Grundstött vid Torhamn,Blekinge
28.10.42	Bengt Sture	+ Försvunnit vid Bornholm (Torpederats)
30.10.42	Ljusterö	Kollision vid Borkum med ss Phoenicia
31.10.42	Nicke	+ Vrak på Sebogrund, Landsort
2.11.42	GG 98 Verona	Minskadad vid Herthas Flak, Kattegatt
4.11.42	GG 118 Vanja	Nära minexplosion WSW Vinga
6.11.42	Lidingö	+ Minsprängd i Fehmarn Bält
9.11.42	Abisko	Skadad av torped från m/t-båt Borkum
17.11.42	John	Flygattack i Rotterdamkonvoj
23.11.42	Urania	Minskadad utanför Hälsingborgs inlopp
27.11.42	May	+ Minsprängd 10'NNW Swinemünde fyr
27.11.42	Normandia	Flygattack i Rotterdamkonvoj
28.11.42	Caje	+ Försvunnit mellan Karlshamn & Saltor
2.12.42	Ingolf	Kollision i Danzig
3.12.42	Mary	Kollision SO Möen med ss Bochum
7.12.42	Svangen	Grundstött vid Sladö Ask (2/3 krig)
10.12.42	Consul Corfitzon	3 minskakningar i Rotterdamkonvoj
11.12.42	Mona	9 -"- -"-
13.12.42	Utklippan	+ Kollision vid Gjedserspärren ss Oldenburg
13.12.42	Scania	+ Torpederad N. 1° 36'- W 32° 22'

14.12.42	Hemsö	Minskadad vid Hela, Danzig
14.12.42	Etna	+ Torpederad , N 17°43' – W 46° 15'
14.12.42	Emily	Minskadad vid Mäntyluoto
14.12.42	Adolf Bratt	Flygattack Rotterdamkonvoj
19.12.42	Vidar	Grundstött vid Aspö Sten, Karlskrona(100% Krig
23,12.42	Mansuria	Flygattack i Rotterdamkonvoj
28.12.42	Vasaholm	Orkanskador på lejdresa B.A. -Gtbrg.

HEMLIG

THULE 1.10.42

NATTLIG ATTACK AV MOTORTORPEDBÅTAR -SJÖNK PÅ 30 SEKUNDER.

Rapport

Avgick Luleå lör 19.9.42 dest. till Rotterdam via Holtenau. Rumslast av 3473,8 ton järnmalm.Djupg F 20'3"- A. 20'10" 23 ombv
Torpederat tors 1.10. kl 00.50 på N. 53 36'- O. 5 10'. Mörkt, klart, god sikt, nästan lugnt, ingen shö. Befh och BO på bryggan, utkik på backen. Akterskeppet sönderspängt, fartyget omedelbart gått till botten. 10 personer saknas. Matros Elfversson skadad. Fartyget under ledning av tysk begleitungsofficer.

Stockholm 8.10.42
H.Isberg
Befh

Befh rapport till rederiet

SKNEIII 242:
Lör 19.9.42 avgått Luleå med full last av malm,3473,8 ton.
Mån 28.9 kl 08 avgått Brunsbüttel . Kl 10 ankrat på Brunsbüttels redd i väntan på konvoj.
ons 30.9 08.30 avgått Altenbruch redd.Ombord medföljer en kontrollofficer från tyska marien, en signalmatros samt tre ballonggastar. Riggat upp en spärrballong. Kl 11 passerat utseglingspunkten och formerat konvoj,vari ingick 8 lastfartyg. Som väpnat skydd medföljde 5 st förpostbåtar. Kl 22.30 flyglarm från förpostbåtarna. Besättningen på däck med livbältena påsatta. Livbåtarna utsvängda, klara för omedelbar sjösättning.
Tors 1.10 c:a 00.30 öppnades låg spärreld för om de främst gående fartygen, och lysbomber sköts upp för att lysa upp havsytan. Kontrollofficeren befarar motortorpedbåtsanfall, och beordrar högsta möjliga fart. Samtidigt börjar fartygen gå sicksackkurser. Ungefär kl 00.50 observeras två torpedstrimmor ca 6 streck på BB bog och strax därefter exploderade en torped om BB vid lucka 3. Faartyget började omedelbart sjunka med aktern före och efter 60 sekunder var hela fartyget borta sånär som på stäven som höll sig över ytan ytterligare någon minut innan den försvann med ett kraftigt brak. Aktermasten syntes senare ca 4 meter över vattnet. 6 man lyckades nå fram till fördäcksflotten,nämligen befh, Ie styrman, 2e styrman, Ie maskinisten, lättmatros Sjöberg och den tyske signalmatrosen. Strax efteråt fiskades chiefen upp . Omkring 01.10 hade följande räddats av en förpostbåt (av Thules besättning): befh, Ie och 2e styrmännen, Ie maskinisten, stuert, städerskan Dahlin, matroserna Elfversson och Maliks, lättmatros Sjöberg, jungman Magnusson och lämpare Brodén. Elfversson var svårt skadad och överfördes senare till ett lasarettsfartyg. Omkring kl 02.05 avgick förpostbåten från platsen kvarlämnande ett annat fartyg att söka vidare. Saknade voro: 2e maskinisten, donkeyman, elev Ståhlberg, eldarna Nilsson, Wahldahl pch Bäckström

THULE 1.10.42

matros Persson, lättmatros Norberg, jungman Jonasson och kokerskan Anna Maria Lindholm. Alla handlingar och loggboken gingo förlorade.
kl 19 anlänt till Rotterdam och inkvarterats på sjömanshemmet. Det fartyg som kvarlämnats på sänkningsplatsen anlände samma kväll till Rotterdam efter att ha räddat en av de tyska matrosernalvaremot ingen av de tio saknade av Thules besättning kunnat återfinnas.
Fre 2.10 anträtt hemresan över Berlin.
Sön 4.10 anlänt till Hälsingborg där avmönstring ägt rum 5.10

Sthlm 7.10.42
Befh

(se Narvik 1.10.42)

UD till KK, Sthlm 2.10.42

Härmed har jag äran meddela att beskickningen i Berlin tillUD inberättat att i Stockholm hemmahörande ångf. Thule - reg.nr 7681 - nyligen förolyckats. Av besättningen hava 12 man och en kvinna räddats samt införts till hamn i Nederländerna.Nio man och en kvinna saknas.
Fartygets redare har underrättats om förestående.

J.Setterwall

Sjöförklaring i Stockholm mån 12.10.42 kl 12.30

Inför lyckta dörrar.

Avlastare: Luossavaara-Kirunavaara AB, Luleå . Lastmottagare & ass.okända.
Advokat Folke Lindahl för rederiet. Sakkunniga Perno & Edgren:inga frågor.
I övrigt lät icke någon sig avhöra.

Befh Isberg: Den kontrollofficer som medföljde Thule ägde meddela anvisningar om hur fartyget skulle navigeras. Ballonggastarna hade till uppgift att sköta den spärrballong som skulle skydda fartyget mot flyganfall. De flesta ombord, såväl tyskar som svenskar, hade burit livbälten. i explosionsögonblicket stod jungman Jonasson till rors medan matros Persson, lättmatros Norberg, donkeyman Johanneson, eldare Wahldahl och eldare Bäckström befunnit sig på däck akteröver. 2e maskinist Lindfors, maskinelev Stålbåg och eldare Nilsson haft vakten i maskin. Samtliga 5 tyskar hade uppehållit sig på däck, och befh hade strax före explosionen sett även kokerskan Lindholm på däck. På grund av den intensiva eldgivningen hade strax före explosionen en del av besättningen gått under däck ,däribland kokerskan och smörjare Backlund. Backlund, som sist gått ner, hade efter explosionen hunnit upp på däck igen innan fartyget sjönk och han kom direkt i vattnet. Befh visste inte vad som förorsakat det kraftiga brak som hördes innan fartyget helt försvann. Ingen av tyskarna hade skadats.Matros Elfversson fått en utgjutning i ena knät och ett sår över vänstra ögat. Inga papper räddats.

THULE 1.10.42

Ie styrman Westerlund: Stod vid explosionen med två av besättningsmännen vid lucka 3, omedelbart akter om midskepps. Kastats omkull av tryckvågen. Springande skyndat föröver genom den c:a 10 meter långa gången midskepps Då han efter ca ½ minut nått fördäcket forsade redan vattnet in över hela däcket och fartyget försvann under honom. Lyckats komma upp på flotten

2e styrman Sundman: Från bryggans BB-sida sett 2 vita torpedstrimmor i vattnet om BB . Han skyndade då genom styrhytten över mot StB-sidan men hann bara till mitt för ratten när explosionen inträffade och han kastades ut på STB -sidan av bryggan av lufttrycket. Malmstycken regnade ner över fartyget och förmodligen dödades jungman Jonasson av ett malmstycke. Lundgren äntrar ner på båtdäck som då var överspolat av vatten och sekunder senare sjönk fartyget med aktern före xxxxxxxxxxx xxxxxxxx men hann hann ändå till förflotten.

Lättmatros Sjöberg: Stod utkik på backen vid explosionen. Nåttförflotten.

KK memorial 26.11.42 Ej för publicering

Nr 240-B

Fartyget erhöll vid anfallet på konvojen akterskeppet bortsprängt av en torped, varvid större delen av de under däck varande personerna dödades. Även vakthavande personalen i maskinrummet och i eldrummet synes hava ljutit en ögonblicklig död. Ex officio

Bo Bergström

Crew list (Egma kompl.)

Befh Henning Johan Alberg Isberg, Sthlm, 13.5.96 (på Wiril 7.2.44)
Ie styrman Ivar Westerlund, Sthlm, 28.3.01
2e styrman Johan Gunnar Sundman, Sthlm, 2.8.84
Chief Bernhard Ivar Henriksson Malmö, 30.10.03
Ie maskinist Georg Wilhelm Quist, Landskrona, 3.4.87
+ 2e maskinist Charles Anselm Lindfors, Malmö, 16.9.00 Malmö sjh 542
Stuert August Valentin Eklund, Norrköping, 30.1.95
+ Kokerska Anna Maria Lindholm, Sthlm, 30.3.07 Sthlm 359
Städerska Gertrud Margita Dahlin, Sthlm, 20.2.20
Matros Göran Elfver Elfversson, Mölle, 30.12 09 -skadad
+ Matros Karl Ivar Persson, Smedjebacken, 1.6.02 Gävle x 34
Matros Janis Alberts Maliks, Riga, Lettland, 12.11.09
Lättmatros Knut Harry Sjöberg, Blidö, 4.12 22
+ Lättmatros Nils Erik Norberg, Landskrona, 25.12 18 Örnsköldsvik 1323
+ Jungman Kurt Erik Jonasson, Sundsvall, 19.8.23 (Sundsvall juli 42) 4536
Jungman Bror Elof Magnusson, Mölndal, 8.7.23

Forts.

THULE 1.10.42

Crew list forts

✝ Donkeyman Johan Verner Johannesson, Majorsgatan 30b,Malmö, 11.2.12 Malmö 646
Överlevde Lister 16.12 39

Smörjare Bernhard Joel Backlund, Skönsberg, 17.5.96

✝ Maskinelev Anders Lennart Stålbåg,Leksand, 24.7.15 Sthlm sjh A262

✝ Eldare Alf Lennart Wahldahl, Sundsvall, 1.11.20 (Mönstrat iSundsvalljuli 42)
Skulle ryckt in i militärtjänst 1.1.43 (no 4512)

✝ Eldare John Gustav Axel Bäckström, Skönsmon, 16.6.02 (Sundsvall juli 42) 320

✝ Eldare Bror Henning Nilsson, Malmö, 16.4.11 Malmö 609

Lämpare Per Gunnar Brodén, Luleå, 2.4.19

Samt tysk Begleitungsofficer, Signalmatros, 3 ballonggastar.
(En tysk matros räddad på förflotten. Inget nämnt om BO:s öde .
Ingen av tyskarna skadats vid explosionen ,men på sid 2 i rapporten anges att en av de tyska matroserna räddats.av en förpostbåt senare på natten.
Oklart hur det gick för officeren och 2 av matroserna.)
EN TYSK MATROS ✝ /E SID 5

SKNEIII 242 Assurans

SKN 5.1.43 utbetalat till Sveabolaget 1.200.000:- samt revers 200.000:-
löst 26.1.43

Effekter

SKN betalat 14400:- till rederiet 23.12.42 (Red. totalt utbet.17175:25)

SKN för kapten Isberg: ersättning medgives ej för reservoarpenna 25:-
SKN för chiefen: ersättn. medgives ej för armbandsur 25:- /väckarklocka 12:50
SKN för Ie maskinisten: inget för väckarklocka & fickur 90:-
Listor saknas, endast kvitton.
Ida Stålbåg i Leksand 14.11.42 utkvitterat 525:- för sonen Anders.

UDHP80c 3517 Endast sjöförhörsprotokollet

(SE ÄVEN NARVIK 1.10.42) Sänkt av the 21st MTB-flotilla i konvoj 348

Konvoj 348 angreps vid midnatt natten till 1.10.32 av motorgunboats 18 och 86 och mt-båtarna 230 och 234 ur 21a motortorpedbåtsflottiljen (BASERAD I LOWESTOFT) för vilka den mörka natten med god sikt,vind W1 Beaufort och lång SW dyning var perfekt. Konvojen bestod av 7 svenska fartyg,bland dem Narvik och Thule, danska ss Elizabeth Maersk och tyska armerade Monsun,och hade en svag eskort av endast 5 förpostbåtar, en på vardera sidan av konvojen, en föröver och en akteröver. Thule och Elizabeth Maersk var de enda fartyge med last, alla övriga gick i barlast. Fram till dags dato hade den engelska aktiviteten mot konvojerna Elbe-Hook varit obetydlig vilket förklarar den svaga eskorten. De attackerande engelska båtarna möttes av intensiv flackbaneeld från förpostbåtarna och girade

THULE 1.10.42

omedelbart 90° så fort de avfyrat sina torpeder för att snabbast möjligt komma bort från konvojen igen. Det förblir oklart om Thule sänktes av en torped från mrb 234 eller mtb 230. Förpostbåt 2003,som gick BB om konvojen inte långt från Thule ,sjönk på några sekunder efter en torpedträff midskepps, samtidigt som Thule träffades om BB och sjönk omedelbart. Från mt-båtarna gavs det ingen tid att observera torpedbanorna "before we became a target for every gun in the North sea and all was blotted out behind the fireworks. MTB 230, befh lieutnant John P."Polly" Perkins,got out of the jaws of death at 18 knots on one engine without a single serious hit" efter att ha löpt gatlopp mellan de 2 konvojkolonnerna som mörka skuggor på båda sidor. Troligen var det en av Perkins torpeder som träffade Thule. Motorgunboat 18 blev så svårt skadad av träffar att hon efter attacken måste överges och sättas i brand sedan 234 sökt bogsera henne. På Narvik hoppade vid paniken ombord,då Thule och förpostbåt 2003 sprängdes, kocken överbord för att rädda sig. Att i förvirringen rädda honom var omöjligt. Konvojen fortsatte mot SW med normal fart.kvarlämnande förpostbåt 2008, som gått akterut, att söka efter överlevande. 31 av besättningarna saknades bland dem den läkare som medföljde VB 2003 för att ta hand om sårade. - i sin bok "Night Action" (London 1974) skriver captain Peter Dickens,DSO, MBE,DSC, om konvojens fartyg att " all the rest were swedish,which may be regarded as bad luck,either on the swedes for having to submit to their ships being pressedinto dangerous waters as the price of aprecarious neutrality, or on the germans fot not having enough ships for their essential cargoes, depending on the viewpoint. Curiously, 6 of the vessels were in ballast,which may have indicated that they would load coal,teh swede's price for their ore, at Rotterdam. Only Elizabeth Maersk and Thule had cargoes, ans since Thules's port of lading was Lulea,the iron ore port at the head of the Baltic, it is reasonable to conclude that she at least caaried the war winning treasure."- I Bryan Coopers "The E-boat threat"(1976) berättas om lieutnant Peter Gerald Charles Dickens ,RN, att hans far amiralen sir Gerald Dickens var great grandson till författaren Charles Dickens, och att det var Dickens mtb 234 som i attacken mot konvoj 348 sänkte såväl Thule som förpostbåt 2003. Enligt egna noteringar räddades Thules begleitofficer och 3 av de 4 matroserna. Thule sjönk i ett regn av järnmalm och spillror, och det brak som hördes då förstäven försvann förklaras av att skrovet då bröts itu vid de påfrestningar det innebar att aktern vilade på botten medan förskeppet ännu hölls uppe på skotten.-

Historik

Lastångare på 2508 brton byggd 1930 vid Fredrikstads mek. verkstad av atål (Ex C.G.Thulin) L. 82 B. 12,8 Tillhörig Stockholms Red AB Svea(Emanuel Högberg) i Stockholm. Inköpt dec 1934 från redAB Roslagen (P.G.Thulin)Sthlm

THULE 1.10.42

till vilket fartyget levererats 11.10.30 som G.G.Thulin.3435 dw. Shelterdäckat, utan back med 4 luckor,2 master, 6 ångwinschar, 6 3-tonsbommar varav 2 förstärkta för 6-tons lyft. 403,5 ton bunkers. Det första fartyget med Fredrikstads s.k. "ångmotor", en kolbesparande dubbel compoundångmaskin på 900 ihkr med 4 tons lägre kolfrörbrukning i timmen än en sedvanlig ångare. 10 knop på 11½ ton kol per dygn. 2 ångpannor 12x10' med 2508 kvft eldyta, tryck 90 lbs. Befälsinredning midskepps med befh sovhytt och badrum på undre bryggan med trappa ner till salongen på sh.däck. Manskapsinredning i poopen. - Namnet Thule övertogs från en ångare byggd 1894 som 1934 blivit pråmfartyg. Hösten 34 insattes Thule på Brasilien-laPatalinjen i samsegling med red AB Fredrika. Av de 4 befh som varit på Thule sedan 1934 omkom O.Johanneson med maka på Hedrun 16.8.40 och K.E. Thunberg på Sveajarl 9.1.43. - Den 9.4.40 var Thule på resa till England med trä och massalast men hann inte lämna svenskt vatten utan returnerade till svensk hamn för lossning och var sden fast innanför spärren.

Se flyganfall 11.5.42

NARVIK 1.10.42

HOPPADE ÖVERBORD VID MTB-ANFALLET DÅ THULE SÄNKTES.

Rapport

Avgick Oxelösund tors 24.9.42 dest. till Rotterdam med last av järnmalm. Tors 1.10 ca 01.05 på Holländska kusten Ie kock M.Bengtsson hoppat överbord under pågående motortorpedbåtsanfall mot konvojen. . Förmodas att Bengtsson för att rädda sig hoppat överbord då hantrodde torpedering varöverhängande

Journalutdrag

Ons 30.9 10.25 lämnat lotsen i Elbe. Fortsatt i konvoj under ledning av tysk navigeringsofficer.

Tors 1.10 00.30 utsattes konvojen för anfall av mt-båtar.Det fartyg som gick närmast för om Narvik (Thule) träffades av en torped och höll på att sjunka då Narvik passerade. Strax efter sågs en torpedbana komma i riktning mot Narviks stäv,men genom en hastig gir lyckades det att gå klar torpedbanan. Ungefär kl 01.05 sågs återigen en torped komma mot Narvik, denna gång från låringsvis om bb. Vädret var regnmulet men luften dock något upplyst av måne. Utom vakthavande befann sig hela besättningen på däck på olika ställen med livbältena påsatta. De som stått på poopen kom nu springande föröver på akterdäck och ropade:" Spring fort! Det kommer en torped!" Matros Olof Olsson och lättmatros John Hårdberg,som också kom från poopen, såg därvid att en man hoppade överbord vid 3ans lucka om STB,och ropade enligt uppgift ut detta. De flesta som stått på förkant av akterdäck rusade just då till livbåtarna och i den allmänna upphetsningen med skrik och rop av olika slag synes ingen ha uppfattat vad Olsson och Hårdberg ropade. Torpeden, som förorsakat rusningen till livbåtarna, passerade tätt akter om Narvik. Artillerield från ett av eskortfartygen strök nu nästan över akterdäck varför bl.a Hårdberg måste kasta sig ner på däcket. Det tog därför minst 10-15 minuter innan någon av befälet fick vetskap om att en man hoppat överbord. Fartyget hade under tiden gått fram en avsevärd distans på flera olika kurser och anfallet och skjutningen pågick alltjämt,varför inget kunde göras för tillfället. Undersökning gav vid handen att Ie kock Bengtsson ej fanns ombord. Han hade sist iakttagits vid lucka 3 stb iförd livbälte. Sedan anfallet avstannat och konvojen omkring 02.30 fortsatte meddelades det inträffade till en av förpostbåtarna som återvände till platsen för anfallet. Kl 16 fått lots vid Hook van Holland. 18.15 förtöjt i Waalhaven,Rotterdam.

Ombord 2.10.42

G,Larsson
Befh

(Se även THULE 1.10.42)

NARVIK 1.10.42

Crew list

Befh Gustav Larsson,Ronehamn, 18.2.83 (27.6.42)
Ie styrman Per Torsten Andrén,Sthlm, 8.2.92 (29.5.42)
2e styrman H.Österberg, Sthlm, 14.10.96
3e styrman S.Andersson, Karlstad, 14.10.17
Telegrafist E.Sandberg, Eskilstuna, 17.12 93
Chief B.Holmgren, Enskede, 29.8.91
Ie maskinist H.Westerberg, Sthlm, 7.7.00
2e maskinist G.Larsson, Hjorthagen, 13.7.94
3e maskinist B.Lager,Sthlm, 8.10.98
Timmerman G.Persson, Hälsingborg, 21.3.11
Båtsman E.Behrendt, Sthlm, 19.7.94
Matros F.Martinsson, Elisberg, 24.1.08
Matros K.Nilsson, Sthlm, 9.1".09
Matros Olof J.Olsson, Göteborg, 17.6.08 (21.9.42)
Lättmatros John Erik Hårdberg, Karlshamn, 16.2.03 (30.3.42)
Lättmatros S.Berglund, Kläckeberga, 10.6.12
Lättmatros R.Johansson, Halmstad, 25.3.18
Jungman R.Asplund, Kärrbäck, 23.7.23
Jungman V.Hansson ,Söderbärke, 27.6.16
Jungman A.Olsson, Hornsborg, 24.8.21
Donkeyman H.Strandberg, Hjorthagen, 21.1.97
Smörjare E.Åsbrinck, Hudiksvall, 16.8.00
Smörjare G.Johansson, Rotebro, 21.11.98
Smörjare V.Åkerblom, Hälsingborg, 6.10.02
Eldare G.Petterson, Oscarshamn, 4.9.04
Eldare G,Ottosson, Kalmar, 9.4.11
Eldare E.Johansson, Orresta, 17.2.16
Eldare H.Broberg, Furudal, 11.5.10
Eldare F.Johansson,Sthlm, 4.10.05
Eldare G.Aspling, Askersund, 18.9.09
Lämpare E.Törnquist, Göteborg, 4.3.18
Lämapre E.Engman, Sthlm, 3.9.07
Stuert A.Sjöman, Oxelösund, 20.7.11
+ Ie kock Oscar Martin Bengtsson, 8.2.95 Tirup,Malmöhus län
2e kock K.Ullström, Skoghall, 3.12 20
Salongsuppassare D.Brink, Stockholm, 18.2.91
Mässuppassare A.Andersson, Bredäng, 18.2.23
Skansuppassare G.Andersson, Kralsby, 17.10.17

De med rött understrukna var ombord på Narviks sista resa 29.4.43

Tysk begleitungsofficer, signalmatros, 3 ballongmatroser.

NARVIK 1.10.42

Sjöförklaring & sjöförhör på konsulatet i Rotterdam 5.10.42

Konsul J.E.Rosenberg

Sakkunnig:Befh på Oswin,Bertil Alarik Hedberg, & i Rotterdam bosatte sjökaptenen E.G.W.Ohlsson.

Befh Larsson:Konvojen bestod av 8 handelsfartyg och Narvik gick som nr 3 i STB kolonn. De brittiska mt-båtarna anföll utanför Terschelling. Jag befann mig då på bryggan.Jag fick ca 20 minuter efter det torpeden passer at höra talas om att en man hoppat överbord. Jagbeordrade styrmannen att undersöka vilken av besättningnen som saknades och han rapporterade till migatt det var Ie kocken Bengtsson som saknades. Jag varskodde då konvojofficeren om händelsen och en signal gavs då till en förpostbåt. Under den tid Bengtsson varit mönstrad ombord har han varit kry och till synes vid full kroppslig vigör. Osämja har mig veterligen inte förekommi bland besättningen och den saknade. Livbåtarna var utsvängda och klara. Begntsson var absolutist. Hans kvarlämnade effekter har tagits omhand och skall avlämnas till vederbörande myndighet vid ankomst t.Sv.hamn.

Ie styrman Andrén: Låg och sov i min hytt då anfallet började. En masinassistens varskode mig att mt-båtar var i närheten varför jag hastigt klädde på mig .Jag kände en skakning i fartyget av vilken framgick att någon explosion inträffat. Jag sprang då till akterdäck och såg att en del av besättningen sod vid 3ans lucka på båda sidor av afrtyget med liv bältena påsatta. Jag skyndade upp tillbåtdäck för att vara till hands vid ev. utsättande av livbåtarna. Under den tid jag var på bryggan sköt eskortfartyget på våt STB-sida intensiv spärreld tätt över akterdäcket så att jag och besättningen måste söka skydd. Jag iakttog en brinnande motorbåt och drog därav den slutsatsen att Narvik girat flera gånger under anfallets gång. Då jag en stund senare fick höra att en man hade hoppat överbord, insåg jag det lönlösa i att kasta ut en livboj.

Matros Olsson: Befann sigunder anfallet liksom större delen av besättningen på poopen, alla iförda livbälten. Jag såg en torped komma genom vattnet och skrek:" En torped! Spring!" varvid alla på poopen rusade midskepps. Jag såg ne man som stod på en av pollarna på STB-sidan och höll sig i relingen. Då vi kom springande hoppade han överbord.Jag skrek:"Man överbord!" Jag hade i mörkret inte kunnat se vilken det varit som hade hoppat överbord. Mannen hade pyjamas ochlivbälte på sig.

Lättmatros Hårdberg: Var på poopen iförd arbetskläder och livbälte liksom många av de andra ombord. Springande midskepps sett en man hoppa över brädgången STBOom lucka 3. Då samtidigt beskjutningen av mt-båtarna började måste alla söka skydd och H. kastade sig ner på däck mellan Lcuka 3 och midskeppshuset.

NARVIK 1.10.42

KK memorial 12.11.42

Ie kock Bengtsson hade antagligen vid krigsfartygens anfall på konvojen förmodat att en omedelbar torpedering var för handen,varför han, för att rädda sig innan torpeden nådde det malmlastade fartyget,hoppade överbord.

Ex officio

Bo Bergström

7 a

Egna noteringar

The battle of the narrow seas

Det var 2 motorgunboats aoch 2 motortorpedbåtar ur 21 flottiljen i x Lowestoft som angrep konvoj 328 med Narvik,Thule mfl som eskorterades av 5 Urpostbåtar. Lieutnant Commander Peter Scott skriver i "The battle of the narrow seas" (London 1945) att natten till 1.10.42 anfölls denna konvoj av lieutnant Dickens styrka ,med MGB:s (motorgunboats) under befäl av Lt. J.S.Dyer,R.N. "Once again Perkins showed hisoutstanding marksmanship in firing torpedoes. Two torpedohits are believed to have been scored, but the battle was fierce and there were a number of casualties on our side. Amongst them lt. M.T.C Sadler, R.N.V.R,was killed instantly on the bridge of his boat. As usual the german claim was over-optimistic. In their broadcast 2 days later they admitted the loss of one of their patrol boats (vorpostenboot 2003) ,but they claimed that no fewer than 4 of our boats had been destroyed and 2 others damaged. The loss of Tommy Sadler was great blow to his flottilla and to the base at Lowestoft."

(Se i övrigt Thule 1.10.41 Abisko 9.11.42)

KKH vol 21, Diverse III.

Kocken Bengtssons lik ilandflutet

Brev från Malmöpolisen till kk,Sjöfartsbyrån, inkom dit 8.12 43

Kriminalpolisen i Malmö har från Rikspolitienheten i Danmark fått meddelande om att en okänd mansperson,som kunde antagas vara svensk och möjligen hemmahörande i Malmö, den 18.10.42 funnits död i Nordsjön vid tyska kusten i närheten av Süder-Piepertrunken. Enligt notis i Deutsche Kriminalpolizeiblatt under 4418, nr 59,beskrives den döde sålunda: Ålder 40-50 år, längd 1,68 cm, kraftigt byggd, mörkblont hår,bristfälliga tänder samt löständer i ovankäken,starkt hårbeväxta ben. Den döde var iförd blågulrandig sovjacka,märkt "C.Andersson,Malmö, Lundsväagen 4" ,svartvitrandiga byxor, grå strumpor med smala blå ränder, och svarta skor. Hos liket anträffades en 10-delad korksimväst och en vit näsduk med rött,stickat monogram "O.B." Döden föreföll ha inträffat ca 2 månader före fynddagen. - Med anledning av ovanstående har jag äran hemställa att Sjöfartsbyrån ville hit meddeka det eller de svenska fartygs

NARVIK 1.10.42

namn som förlist i Nordsjön under tiden aug-sept.1942,ävensom de eev. uppgifter i ärendet som kunna tjäna till ledning i oc för identifiering av liket. Den döde kan inte komma från det den 1.10.42 förlista ångf.Thule.

Malmö 6.12 43
Richard Hansen
Bitr. kriminalkommissarie

Brev från Malmöplisen till KK,sjöfartsbyrån,14.12.43

Den 6.12 43 avsändes härifrån till Sjöfartsbyrån en hemställan om upplysning angående svenska fartygs förlisning i Nordsjön under tiden augusti-september 1942 i och för vinnande av klarhet rörande identifiering av ett den 28.10.42 å tyska nordsjökusten funnet manslik.
Det kan nu meddelas att liket med absolut visshet kan anses vara identisk med i Malmö hemmahörande kocken Oscar Martin Bengtsson,född den 8.2.95 i Tirup, vilken den 1.10.42 omkring kl. ett på natten hoppade överbord från ss Narviksom då utsattes för ett torpedanfall i närheten av fyndplatsen. Den avlides maka, fru Ellen Jensine Bengtsson, bpende Kristianstadsgatan nr 3a i Malmö , har å kriminalpolisen härstädes bekräftat att hennes make till fullo överensstämde med det genom dansk förmedling hitlämnade och av tysk plois upptagna signalementet.

Malmö 14.12.43
Richard Hansen
Bitr. kriminalkommissarie

KK svar på den första skrivelsen,dagtecknat Sthlm 14.12 43

.... Efter granskning av till KK anmälda sjöolyckor givit vid handen att den döde antingen är kocken M.Bengtsson,enl. uppgift född i Malmö 8.2.95 vilken den 1.10.42 hoppade överbord från ss Narvik utanför holländska kusten vid ett torpedanfall mot fartyget, eller ochså matrosen Gustav Edvin Andersson,f.3.6.88 och mantalsskriven i Tegneby församling med uppgiven adress Boxvik, Nösund, vilken var anställd å fisketrålaren Wiros då detta fartyg försvann med man och allt i Nordsjön 2-3.9.42 -Kollegium vill emellertid fästa Eder uppmärksamhet på att Kollegium i allmänhet icke erhåller uppgifter rörande svenska sjömän som omkommit under tjänst.-

---

Historik

Lastångare på 4281 brton byggd 1914 vid Thompssons i Sunderland av stål. L.117,2 B. 16,3 Tillhörig Grängesbergsbolaget (Waldenström) i Stockholm
Systerfartyg till Boden (15.4.40) Se Narvik 29.4.43
Se även Narvik 12.9 41.

FREDEN 4.10.42

STYRBORDSSIDAN MANGLAD AV GREKISK ÅNGARE VID KONVOJSAMLING I ST.LAWRENCE.

Rapport.

Avgick Montreal fre 2.10.42 destinerad till St.Johns,N.F för fortsatt konvoj till UK. Rumlslast 1350 ton socker,mjöl o.a ömtåligt styckegods.Däckslast av 100 stds trävaror till 11′höjd för & akter samt 75 ton fatgods. Däckslasten surrad på vanligt sätt med wirar från sida till sida,hopdragna med skruvar försedda med slipphakar. (Fatgodset = träkaggar) Djupg F 14′9′′ A 16′6′′ 19 ombv

Sön 4.10 kl 09.40 i tjocka påseglad i Big Channel,St.Lawrence River under konvojsamling av grekiska ss Katingo Hadjipateras. 2e styrman och lots på bryggan. Samtliga av däcksvakten utom rorsman befann sig på backen.

Orsak: Tjocka vid tidpunkt för flera fartygs samlande till konvoj,vilket varordrat att äga rum med början 09.30. Katingo Hadjipateras,som varlastad, gav inga signaler. Freden låg för ankar. Då det andra fartyget observerades gav Freden upprepade korta stötar i ångvisslan och ringde i klockan. Grekiska fartygets fart och kurs kan ej angivas men förorsakade tydligt bogvatten.

Journalutdrag.

Fre 2.10 kl 16.55 avgått Montreal

Lör 3.10 08.05 ankrat vid Quebec där seglingsinstruktioner erhölls från Naval Control.I överensstämmelse med dessa instruktioner avgick Freden kl 12.40 och ankrade vid Bic Island kl 04.30 den 4.10.

Sön 4.10 kl 09.40 påseglades Freden i tjocka av grekiska ss Katingo Hadjipateras som med sin förstäv träffade vid förkant av poopen STB varefter hon släpade sin bog utefter sidan fram till bryggan.Däckslasten tog emot värsta stöten men hytterna å denna sida,såväl akter som midskepps, ramponerades,STB livbåt krossades och bortslets,båda livbåtsdävertanra slets bort,den ena fastnade dock vid relingen .De 2 andra båtdävertarna böjdes omkull och lossbräcktes,båtdäckoch delvis bryggan ramponerades,skorstensstagen om STB slets av,proviantskåpet under bryggan förstördes, och en hel del proviant gick på utsidan.Poopdäcket uppböjdes. Samtliga däckslaststöttor STB akter bräcktes av och flertalet surrningar slets sönder. Poopräcket ramponerades och en livbältskasse med bälten på båtdäck gick utombords.Undersökning av styranordningen visade att den fungerade men rodret kunde inte läggas helt över åt någondera sidan. Rum & tankar pejlades upprepade gånger och efter 2 timmarkunde konstateras att akterrummet var läck och atten mindre läcka erhållits i STB kolbox.Det visade sig senare att det gick att hålla läns med egna länsresurser. Från BB livnåt som genast sattes i sjön undersöktes utsidan om STB och flera bucklor, varav en del under vattenlinjen, kunde observeras.Ingen var dock särdeles

FREDEN 4.10.42

djup och ingenting kunde iakttagas som tydde på att bordläggningen var bräckt.Som de värsta skadorna syntes vara ovan VL befarades svårare läckage om fartyget blev utsatt för överspolning till sjöss med risk att få rumslasten förstörd. Fartyget hade endast en livbåt kvar,en del hytter var obeoeliga och manöverförmågan reducerad. Av dessa anledningar beslöts att återvända till Quebec.Lättat ankar 12.40 och avgått under lots ledning mot Quebec. Strax efter observerades STB livbåt som forfarande höll sig flytande. BB båt sjösattes åter ochfrån denna undersöktes STB båt som dock var helt krossad och flöt på lufttankarna .Den oskadade delan av utrustningen bärgades,BB båt återvände ombord och hissades varefter resan fortsattes vid 14-tiden. Anmodat ett engelskt vaktfartyg att meddela fartygets agenter i Montreal - Montreal Shipping CO - med begäran att även underrätta assuransens ombud i New York.
Mån 5.10 09.35 ankrade fartyget på Quebecs ström.

Ombord ss Freden 6.10.42
Ernst Svensson
Befh

Tre fotografier närslutna

Av 3 närslutna fotografier av Freden vid kaj under reparation framgår att de 3 hytterna bordvarts midskepps om STB måste fått ytterskottet våldsamt intrycktvartill båtdäcket ovanför bräckts ner i hela sin längd STB samt en del av undre bryggan krossats, möjligen inklusive t.ex befh badrum. STB båtdäck och större delen av hytterna STB helt borttagits på varvet. Skorstensstagen avslitna. Stora bucklor i huven till STB eldrumsluftrör på akterkant av skorstenen. På räcket på navigationshyttstaket var spänt en vit duk med namnet "Freden" i c:a 8 dm höga bokstäver. Fartyget ger ett intryck av att vara en riktigt risig gammal kasse.

SJÖFÖRKLARING PM GENEKONSULATET I MONTREAL 9.10.42 kl 15

Vicekonsul Hans Widenfelt.
Sakkunniga, 2 norska sjökaptener,A Seim & G.J.Steffensen.
Befh Svensson: Lämnat Quebec kl 12.40 den 3.10 i konvoj med lots på bryggan och order att ankra vid Bic Island i St.Lawrence,dit fartyget kom 04.30 4.10. Ankrat på anvisad plats. Varjex fartyg i Naval Controls skriftliga instruktioner tilldelats en numrerad plats i konvojen och dessa nummer fanns angivna på en kartskiss som bifogats instruktionerna. Fartygen skulle vara redo att lätta ankar 09.30 då konvojledareb skulle passera en viss boj. De övriga fartygen skulle sedan passera denna boj med 3 minuters mellanrum och Freden hade beordrats passera bojen kl 10.00. - Vid 09-tiden inträffade dock tät tjocka som förhindrade avgången. Tjockan lättade först vid 11-tiden. Kl 09.40 då befh var på väg upp från salongen till kommandobryggan fick fartyget en kraftig stöt och han förstod att det

FREDEN 4.10.42

påkörts. Det var ett frktansvärt brakande när Greken manglade STB-sidan. Befh vände om och skyndade ut från BB sida. När han kom upp på bryggan befanns det att det var Katingo Hadjipateras som kört på Freden som fortfarande låg för ankar i väntan på att tjockan skulle lätta. Enligt Naval Control skulle greken ha legat öster om Freden och om så varit fallet hade hon inte behövt passera Freden på väg till Father Point. Det torde därför kunna anses för avgjort att greken tagit plats väster om Freden i stället för öster om henne. Greken gav inga signaler före kollisionen. Enligt konvojinstruktionerna bör 4 korta stötar avges vid kollisionsfara. Befh hade instruktioner att alla signaler skulle ges av konvojledaren utom vid risk för kollision.Ringning i klockan då fartyget låg till ankars var intedirekt förbjuden men användes inte då initiativet därtill skulle tas av konvojledaren. Lots och rosman på bryggan vid kollisionen. 2e styrman med 2 man var på backen för att klargöra för hivning av ankaret.Så snart lotsen uppmärksammade Katingo Hadjipateras gav han upprepade signaler i ångvisslan och någon på backen klämtade i skeppsklockan. Närmast intill Freden låg vice konvojledaren - The Vice Commodore - och befh utgick ifrån att denne övertagit konvojledningen eftersom konvojledaren vänt tillbaka till Quebec. Greken uraktlät att avge de signaler som föreskrivits för Bic Island under tjocka.Efter kollisionen låg Freden kavr tills tjockan lättat.

En av de sakkunniga ,Steffensen, meddelade att han ansåg det fastslaget att konvojledaren inte givit signal om ankarlättning till fartygen vid Bic Island,varför det grekiska fartyget hade bort ligga stilla.

2e styrmanBacci: På bakcne vid kollisionen,redo att hyva ankaret. Inga signaler hördes från ngt annat fartyg. Lotsen var hela tiden på bryggan. Greken dök upp i tjockan en god skeppslängd från Freden som då genast avgav signaler. Ingenting kunde göras från Fredens sida för att undgå kollisionen.

Matros Petterson: Var på väg till kättingboxen för att ta emot ankaret. Han hörde det grekiska fartyget först sedan han kommit upp och sade då till 2e styrman att en båt närmade sig Freden.Inga signaler hade hörts.

Matros Fitch: Rorsman sedan 09.30.Kunde se greken komma närmare och hört en del rop och skrik från detsamma straxxföre kollisionen men inga signaler. Efter kollisionen ringde Fitch på order av lotsen i klockan samtidigt som lotsen gav signaler i ångvisslan. Därefter hade Fitch lämnat rodret och gått ner på BB-sidan.

Sakkunniga: It is our opinion that the cause of the collision was entirely and solely the result of the wrong manoeuvre made by the Katingo Hadjipateras and that she is to blame and should take the responsibility for the damage done to the ss Freden.

xxxxxxxxxxxxx

FREDEN 4.10.42

Crew List

Befh Ernst Svensson, Rådmansgatan 6c, Norrköping, f-89 (29.11.41)
1e styrman J.Starck, 34 år
2e sturman P.Bacci, f-14,bosatt i Svendborg,Danmark (8.5.42)
Chief A.Andersson, 54 år
2e maskinist P.Salm, 27 år (Est)
Stuert J.Krabbe, 41 år
Kock G.Schönbeck,21 år
Mässuppassare W.Nutt,30 år (Engelsman)
Matros Joel Pettersson, Jonstorp, f- 15 (2.6.42)
Matros BöSörensen, 20 år (Dansk)
Matros D.Fitch,Port Williams,Kings County,Nova Scotia,f-12 (3.6.42)
Matros J.Bouchie, 50 år (E.)
Matros L.Kennedy,26 år (E_)
Lättmayros J.Healy, 19 år (E)
Donkeyman C.Karlsson, 30 år
Eldare M.Olsen, 31 år (Isländning)
Eldare M.Fekkers, 42 år (Holländare)
Lämpare W.Jensen, 54 år (Dansk)

KK Memorial 6.3.43

Av allt att döma synes det grekiska fartyget hava burit största delen av skulden till kollisionen.

Ex officio
Bo Bergström

Ej på SKN

Freden saknaa helt på SKN och verkar därför inte ha varit krigsförsäkrad.

Data

Laståsngare på 1172 brton byggd 1924 vid Moss Waerft & DokkAS i Moss av stål. L 68 B 11 Tillhörig redAB Ferlef i Stockholm. Historik saknas.
~~[illegible]~~

Se Freden 4.5.42 torpeder missat

P.O. Ekman:Havsvargar& eget.
(Helsinki 1984)

GUNNAR 8.10.42

UTSATT FÖR TORPEDERINGSATTACK AV RYSK UBÅT MEN TORPEDEN MISSADE.

Ingen dokumentation

Gunnar utsattes torsdag 8.10.42 för torpedanfall vid Bornholm från en av de ryska ubåtar som kommit ut i Östersjön från sin bas inne i Finska Viken. Det var ubåten D-2 Narodovolets, chef Roman Lindenberg ,som missade Gunnar med en eller ev. flera torpeder. Incidenten finns inte dokumenterad på KK eftersom inga skador blev följden, men kan ev spåras på UD:s arkiv under neutralitetskränkningar och ev genom någon rapport på Marinstaben. (För andra ryska anfall utan träff mot svenska fartyg se Galeon 1.7.42 och Fortuna 4.7.42) Incidenten omnämns av finske sjökrigshistorikern P.O.Ekman i hans bok Havsvargar (1984). Lindenbergs ubåt utförde 5 anfall mot fartyg vid Bornholm 8-19.10.42. Efter Gunnar anfölls tyska ss Timandra på 948 brton byggd 1912 som också undgick att träffas. Den 14.10 lyckades D-2 torpedera tyska ss Jacobus Fritzen på 4090 brton Byggd 1909 i Sunderland,tillhörig Johs.Fritzen i Emden,L.106 B.15 mellan Bornholm och Ystad.Besättningen klarade sig i livbåtarna och alla trodde fartyget minsprängts. Den 19.10 angrep D-2 tågfärjorna mellan Sassnitz och Trelleborg.En torped missade Konung Gustav V och träffade Deutschland i akterskeppet. Den tyska färjan hade 100-tals permittenter ombord av vilka många dödades,men Deutschland kunde med uppsprängt vagndäck för egen maskin ta sig in till Trelleborg.När inga nya objekt dök upp satte D-2 kurs hemåt och kom 4.11 till sin bas Lavansaari i Finska Viken.

Gunnar: se även 17.8.42 Bombad i Danzig.

Historik

Lastångare på 1297 brton byggd 1901 vid Mackie & Thimsson Co.Ltd i Glasgow av stål. (Ex Scotian) L. 68,6 B 10,6 Tillhörig Blekinge Ångbåts AB (Konsul O.Em.Lundström) i Karlshamn som i sept 1924 för 235000 kr köpt Gunnar från Trelleborgs Aångf AB i Trelleborg vars äldsta fartyg hon då var. Detta rederi hade inköp ss Scotian i juli 1905 från B.H.Elder & Co i Newcastle för vars räkning hon byggts 1901 som skonertriggad ångare med 750 ihkr compoundångmaskin. Efter att ha inköpts till Trelleborg ombyggdes hon för 2310000 kr hösten 1905 och insattes sedan på rederiets Antwerpenlinje. - I febr 1913 grundstötte Gunnar vid Falsterborev men inbärgades av Switzers till Kockums för en reparation som gick på över 100.000 kr. -1915 måste Antwerpentrafiken inställas och Gunnar gick till febr 1917 i konvojer England-Sverige,därefter,sedan ubåts-blockaden utvidgats, i Östersjöfart. I mars 1916 passerade Gunnar ute på Nordsjön på resa Hull-Aarhus med kol ett brinnande norsk segelfartyg med sönderskjuten rigg och utan besättning. Från 1919 gick Gunnar i nordsjöfart . Befh 1924-36 var Gustaf Ekelund,

GUNNAR 8.10.42

Karlshamn. Befh 1936-44 Gustaf Mollén. Hela kriget gick Gunnar på tyska hamnar utanatt råka ut för något mer än bombraiden i Danzig 17.8.42 och torpedmissen 8.10.42. I nov 1944 såldes Gunnar för 385.000 kr till Red AB Nordic (F.H.Andersson) i Stockholm och fick namnet Otic. Klassad 1945. På resa Gävle Delfzijl med trälast kom Otic på f.m 14.1.46 in till Karlshamn med slagsida,vattentyngd däckslast och fel på länsledningarna. Efter lossning av 20 stds virke och avmagnetisering i Karlshamn 16.1 fortsatte hon resan. -Den 20.9.48 fick Otic ny befh,Jonas Elias Hägglöf,Råsunda och mötte sitt öde den 14.10 48 utanför Swinemünde efter 47 års trogen tjänst. Hon var av treaditionell sekelskiftestyp,welldäckad med häckakter, s ns i backen, 4 luckor,2 master och 4 bommar. Befälshytter,Mäss,kabyss och befh inredning var inrymda midskepps och salongen hade sideboard i polerad mahogny med spegel och väggfast plyschsoffa i gammal god stil. P skotten fotogenlampor. -

Gunnars Sista resa

Otic sista resa från Gävle till Sczczecin med malmlast slutade kl 00.30 fre 15.10.48 7' NNo Swinemünde i mörker,NW kuling och grov sjö med överspolning.I den dåligt utprickade och oupplysta ryska minsvepta leden skakades fartyget plötsligt av två hårda stötar och fastnade sedan. på ett sjunket vrak som drivit in i leden WSW vrakboj nr 13.Befh och 1e styrmnapå bryggan kunde vid rundpejling konstatera svårt läckage i förrummet.Stopp lsogs i maskin, pumparna satts på stormlöns.För att förhindra att fartyget skulle glida av vraket slogs åter full fart fram i maskin och livåtssignal blåstes i ångvisslan. Kl 01 fick befh på radiotelefon kontakt med Malmö kustradio sedan SOS utsänts.Malmö larmade Swinemünde som 01.30 meddelade atten livräddningsbåt sänts ut. Under tiden firades båtarna och de 18 ombv plockade ihop sina viktigaste ägodelar i väskor och sjösäckar. Med förrummet vattenfyllt låg Otic kl 01.30 med fördäcket i marvatten,överspolat av sjön. Kl 01.40 stod vattnet i eldrummet ½ meter över durkarna,fyrarna måste släckas och maksin och pumpar stoppade. - Ångvisslan tjöt oavbrutet tills ångan tagit slut och nödraketer sköts upp med jämna mellanrum som vägledning. Med 6 BB slagsida gled ångaren alltmer föröver nerdragen av förskppets tyngd.Kl 02.20 låg backen och förluckorna under ytan och befh beordrade alla i livbåtarna. Yngst ombord var mässuppassare Gert Ljungberg,Malmö, 15 år och stuert K.A.Nilsson,Norrköping såg till att han kom lyckligt i STB båt. Befh stannade ensam kvar ombord. Kl 03.10 kom Swinemünde lotsbåt till platsen vägledd av ett ryskt krigsfartyg med strålkastare.03.35 lämnade befh Otic. Kort efter det alla räddats gled Otic helt av vraket och sjönk med endast master och skorstenstopp över ytan. Med sin malmlast var hon bortom räddning. Sön 7.10 kom besättningen till Trelleborg från Odraport med Konung Gustav V.

PORJUS10.10.42

NÄSTAN HELA BESÄTTNINGEN REDLÖST BERUSAD I HALIFAX - 2 MAN INNEBRÄNDA

Journalutdrag

Lördag 10.10.42 i Halifax kl 04.40 kom vaktman Sven Ottersten och purrade 1e styrman Fröberg samt meddelade att eld utbrutit i skansen akter.1e styrman gav order att utpurra maskinisterna för att ge vatten till däck, samt att koppla slangen för att släcka elden,vilket omedelbart utfördes. Under tiden hade matros John Klinge lyckats komma upp från skansen samt rusade i underkläderna upp till portvakten för att tillkalla polis och brandkår.Eldsläckningsarbetet från fartygets sida började 04.45 samt fortsatte efter flodspruta och brandkårs ankomst med ökad intensitet.Under tiden hade ytterligare 3 man lyckats ta sig upp men var dock fortfarande 7 man avstängda.Genom brandsoldaternas försorg togs dessa upp men var då 2 döda samt övriga skadade.En av de avlidna tillhörde ej fartyget utan befanns vara en eldare från närliggande norska fartyget Loke. Den andre avlidne var lämpare FinnOpstad från Tönsberg,Norge. Samtliga skadade blev av ambulans förda till sjukhus där de fick kvarstanna för vård.Även de avlidna blev av ambulansen ilandförda. Kl 03 gjorde fartygets vaktman sin rond och då fanns inga lampor brinnadde utanallt var i sin ordning.Kl 08.30 var allt släckningsarbete avslutat och vid inspektion visade det sig att så gott som all inredning i skansenvar förstörd.Under dagens lopp ha polis och myndigheter varit ombord och gjort undersökning samt ha assuransens ombud, rederiet och befraktarna telegrafiskt underrättats om det skedda. ss Porjus 10.10.42

A.Ch.Fröberg, 1e styrman — Martin Mackowski, 3e styrman — John Peterson, Befh

(Detta journalutdrag är allt som finns i Grängesbergsbolagets arkiv (1.6.78) på branden .Utdraget finns även på KK och SKNEIII.)

Assurans

Skadorna reparerats i Halifax för 3644:90 canadadollars.

SKN ej berörts. Till SKN anmälde rederiet 5.10.44 reparationskostnad för degaussingkabel och mörkläggningsanordningar i samband med branden och att det kostat 1332:41 kr att reperera detta.

SKN ersatte 11.12,44. med 1/3 avdrag kr 1280:71

SKNEIII vol 378,haveri 3922,angående Porjus:" Inga krigsskador kända på rederiet 16.12 49,enligt brev till SKN.

KK vol 127 Följande fått alla kläder uppbrända.

Matroserna Albert Sjoman, Johan Anderson, John Klinge,Walter Persson,Gösta Lindsjö, Sven Ottersten och Rolf Turesson, donkeyman Gjesdal, eldarna Erik Lannep, Alfred Eriksson och Charles Adami.

PORJUS 10.10.42

Crew List

(Uppgift om vilka som skadats och förts till Halifax Infirmary är från KK(H) vol 31.)

Befh John Mauritz Peterson, Port Albert,Wales, 2.2.89 (1.8.42)
1e styrman Anders Fröberg,Arild, f-08
2e styrman Haakon Rasmussen, f-07 (Norrman)
3e styrman Robert Ladelich,f-10 (Est)
Telegrafist Lennart Rudbäck, f-14
Chief Ture Dahlqvist, f-91
2e maskinist John Nilsson, f-96
3e maskinist Georg Östberg, f-05.
Båtsman Olof Wallgren, f-07
Timmerman Karl Karlsson, f-19.
Matros Albert Sjöman, f-02 Svårt bränd
Matros Alf Andreassen, f-20 (Norrman) Skadad
Matros John Klinge, f-05 Skadad
Lättmatros Walter Persson, f-17 Skadad
Lättmatros John Andersson, f-16 Skadad
Jungman Sven Ottersten, Säffle, f-20
Jungman Gösta Lindsjö, f-20
Jungman Rolf Turesson, f-20.
Donkeyman Odd Gjesdal, Haugesund, f-09 Skadad
Smörjare Assar Svedborg, f-21
Smörjare Harald Nielsen, f-13 (Dansk)
Eldare Alfred Erickson, f-05
Eldare Erich Lannep, f-21 (Est) Skadad
Eldare Axel Andersson, f-09 Svårt bränd
Eldare Lionardo Guberina, Yugoslavia, f-00 (Jugoslav)
† Lämpare Finn Opstad, Tönsberg, f-18 (Norrman)
Lämpare Ole Skaar, f-22 (Norrman)
Lämpare Charles Adami, Malta, f-86
Stuert Rune Lindholm, f-21
1e kock Gösta Högstedt,f- 05
2e kock John Hulin, f-20 (Amerikan)
salongsuppassare William Morris Carson, f-22 (Engelsman)
Mässuppassare Oliver Butterworth, f-24 -"-

† Eldare Sverre Johnnsen,Tönsberg, som kom från norska ss Loke som låg långsides Porjus.((Loke av Oslo, 2412 brton byggd1915 i Stockton))

==============

PORJUS 10.10.42

MARITIME INQUIRY IN HALIFAX 14.10.42 på Sv. vicekonsulatet.

Kallade var befh, 1e styrman,vaktman jungman Ottersten & donkeyman Gjesdal. Följande utdrag är ej fullständigt,men det som utelämnats är mest frågor som besvarats med Yes eller No.
Somliga talat om "the fire in the fcastle",andra om "fire aft."
Porjus låg vid Furness Withy Pier i Halifax med fosfatlast.
1e styrman kallat befh kl 04.50 med ropet:"Det brinner akterut!"
Elden börjat i mässen om BB och spritt sig till däcksmanskapets hytter där det bl.a fanns flytdräkter i gummi.När befh först såg e,den kl 04.45 såg han " a lot of smoke from the port holes and the staircase opening."
1e styrman purrats 04040 av vaktman och kom ut på däck 04,45.Då var brandkåren på väg och en slang hade kopplats till en ventil utanför skansdörren. Det gavs inte tid att koppla en slang till,eftersom släckningen efter kl 05 sköttes av brandkåren. 2 man, Johan Anderssn & Alf Andreassen, tog sig upp på däck genom eld och rök under branden ,berusade och iförda underkläder. De övriga fick brandmännen upp på däck inkl de 2 döda. Matros Albert Sjöman svårt bränd. Flodsprutan lämnade 08.30.
Q: "What time did the fire brigade arrive?"
Befh: Aboutthe same time.
"How long ,from the time you got the call,did it take you to go upstairs?"
Befh: About 7 to 10 minutes.
"What did you do to save the men?"
Befh: Everybody tried to save the men,to bring them up."
" Could you give us the names of the ones who were down there?"
Befh: Finn Opstad was dead when brought up. Could hardly recognize him. Alf Andressen and Albert Sjoman are in hospital.John Klinge came up in underwear and called the fire brigade.
"Did he go to the hospital?"
Befh: Yes,but he is out now. John Anderson is still in hospital.Rolf Thureson wason the ship but not living there.Charles Adami was downthere.
"Was he taken to hospital?"
Befh: no
"How much drinking is there generally?"
Befh: No control over that.

============

Matros Ottersten: Den innebrände norske eldaren kommit ombord 03.40 tillsammans med donkeyman Gjesdal. "Both were drunk." Troligen utbröt elden sedan en fotogenlampa i mässen, som lyfts ner från skottet och satts på bordet,blivit knuffad i durken under supandet. "They were drunk. It must have been like that." Fotogenlampor användes ombord i hamn,el ljus till

PORJUS 10.10.42

till sjöss. "We tried to put life in the norwegian fireman but life was gone. They took the bodies away in the ambulance."

HEMLIG

Förtroligt till UD

KK (H) vol 31

Kungl. Svenska generalkonsulatet i Montreal sände Montreal 6.4.43 (No 194, R-90) för STRÄNGT FÖRTROLIG KÄNNEDOM till Utrikesministern avskrift av en skrivelse daterad 6.3.43 från the Royal Canadian Mounted Police till Norske konsuln i Halifax. Följebrevet undertecknat Per Wijkman.

Copy

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE.

"( ) Division.

Halifax,N.S. March 6tj 1943

I.S -C.I.B

Div File No 42 H 269-379

Your file No D/4 -17 597/53

SECRET

Mr Harald Juell
Consul for Norway
Royal Norwegian Consulate
Halifax,N.S

Dear Sir: -

Re.Finn Opstad and Sverre Johnnsen

1) In reply to your letters of febr 17th and March 4th 1943,having reference to the deaths of Finn Opstad and Sverre Johnnsoen aboard the ss Porjus on Oct 10th 1942,this fire was discovered aboard the Porjus att approx. 4.40a.m by a crew member. The vessel, at thetime, was berthed alongside the Furness Withy Pier here in Halifax. Fou your information,quoted here under are the facts,as disclosed during the investigation.Also embodied are the statements obtained from Sven Ottersten and William Morris Carson:

" 7 men were trapped in the f'castle which is accessible only by a narrow steel-enclosed companionway,and it was obvious that the fire was fiercest in the STB messroom used by the deck crew.2 men Finn Opstad and Sverre Johnnsen,were taken out dead.Opstad was a norwegian of 24 years,employed as a trimmer onboard the Porjus, while Johnnsen ,also a norwegian, was afireman on the ss Loke. The Loke had come here with a cargo of antracite and put in at the Cunard Pier ,which is one north of the Furness,thus the Loke and the Porjus were alongside. It has been learnedthat Opstad and Johnnsen came from the same town in Norway. Two Swedish crew members.AB Albert Sjoman,aged 40, and fireman Axel Andersen,aged 33, were taken out of the f'castle suffering 3d degree burns. -

PORJUS 10.10.42

The others burned and injured in various degrees were Alf Andreasen, (N),22 years, Odd Gjesdal,(N) 33, John Andersen (Sv) ,26, Walter Persson (Sv) ,25,John Klinge (Sv) 37, Eric Lannep (Estonian),21.All injured were taken to the Halifax Infirmary for treatment.

Investigation showed that there had been much heavy drinking on the Porjus all day of the 9th inst and continuing on into the night.It apperas that at most only 4 members of the entire crew were sober. When the invstigators arrived at 5.15 a.m several survivors were obviously intoxicated,and in fact 2 men were continuing to drink and almost came to blows.The following statement was taken from the ships watchman of that night and is selfexplanatory:

" My name is Sven Ottersten and I am employed on thess Porjus as a seaman.I signed on at New York recently. On the night of october 9th I was watchman from 9 p.m. It is the duty of the watchman to visit all parts of the ship frequently,but there are no set hours. I had nothing whatever to drink that night.There were omly 3 or 4 of the crew who were not drunk. Some got drunk aboard and other came aboard drunk.I made a round of the ship at 3.00 a.m All was in order and all lights were out. 3 men came aboard at 3.45 a.m quite drunk.They were Opstad,Johannsen and the norwegian donkeyman.They went to the crews quarters aft.At 4.40 a.m a crew member Linge told me of the fire and I advised the chief officer.We then assisted in putting the fire out.4 men managed to escape but 7 were trapped below as the fire encicled the stairs.They tried to get out but were forced back by the flames and smoke.The 3 men who came aboard at 3.40 a.m lit the lamp in the seamens mess.I believe the men knocked the lamp over,thus starting the fire."

The above statement was taken through constable I.Nielsen who by his knowledge of scandinavia languages was able to act as an interpreter.Ottersten speaks no english. Cst Nielsen was also able to translate during the questioning of other non-english speaking crew members. The following statement was taken from 21 year old William Morris Carson, a sloon boy of tge ss Porjus,who stated as follows:

On the night of Oct 9th 1942 I was aboard the Porjus all night. Early in the morning on the 10th I was awakened by shouts and saw that there was a fire in the after crew quarters.I then assisted in putting out the fire which seemed to be fiercest in the port side messroom. Another man and myself took a ships hose ~~ashore~~ ashore and played it on the fire through the porthole. The night before the fire,the 9th, most of the crew were drunk as they had been drinking ashore during the day. As far as I know the dead man, Johnnsen, was the only non-crew member onboard. One of the ships

PORJUS 10.10.42

fireman brought a women aboard during the afternoon of the 9th. The woman was drunk and went to go,but she was too drunk to go down the gang-way alone and wanted me to take her home in a taxi.I took her down the gangway and left her on the wharf.The woman attempted to follow me back aboard and fell off the gamngway down some 15′and became wedged between the ships side and the wharf with her head down below the water.She was on the point of drowning when we got her up. She was semi-conscious and she was taken to the pilots cabin and from there to the captains cabin. When she recovered,I am told, the captain took her home.The same woman was back aboard between 8 and 9 a.m of the 10th. I heard her tell the captain that she had lost 8 dollars when she fell over the side.The captain told her that no one was allowed aboard as there had been a fire. She then went ashore. - When the ship was in New Orleans about two months a( ),they had a fire in the same place but not so extensive as this one. On the Porjus the dynamos are shut down at night and we have to use candles for lighting. I believe that the fire might have been caused bx through misuse of candles by drunken crew members or that the ships dog, who burned to death in the fire,might have jumped on the messtable upsetting the candle or oil lamp." (End of statement)

There is no evidence, not even a suggestion, that the women referred to in the above statement was in any way connected with the fire,but the incident is related to show the laxity in vogue on the ship.Crew members do not hesitate to bring women aboard when they wish,and extreme drunkenness is a common thing in port. A close examination of the crews quarters s( )w that the fire had it′s origin in the port messroom and among the debris there was found an open oil-lamp in the after port corner, No trace of a candle could be found.The whole port side was burned while the STB s( )e escaped with it′s damage largely due to water. Opstad was found by firemen just outside the messroom door on the deck with his head towards the ladder.He was face down in quite a bit of water and the examiner has expressed the opinion that he died by drowning rather than fire. Johnnsen was found in the doorway of a seamans cabin just forward of the ladder. From the investigation carried out it is reasonable to assume that the fire was caused by the open oil-lamp being accidentally knocked off the table in the crews mess. There is no evidence whatever to suggest foul play amd there is information that while the ship was in New Orleans a similar incident had ocurred,only that the fire was brought under control,and no serious damage resulted and no lives were lost.

The medical examinre′s report covering enquiries into the deaths of Opstad and Johnnsen canbe obtained from the prothonotary of the Supreme Court

f

PORJUS 10.10.42

of Nova Scotia,located in the court house,Spring Garden Road,Halifax,N.S.

Yours truly

(s) A.N.Eames, sup´t

Commanding "H" division.

Egna noteringar **Historik**

Lastångare på 3006 brton byggd 1906 vid S.P.Austin & Son ltd i Sunderland av stål. (Ex Hampshire) l. 95 B. 14,1 Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm.Inköpt 1912 från England. 4725 ton dw 1050 ihkr triplemaskin från G.Clark Ltd i Sunderland,moderniserad 1929.- Enkeldäckad med back,brygga och poop, 4 luckor och 2 master. Den 24.7.14 befann sig Porjus på Papenwasser under bogsering mot Stettin av bogserångaren Ostsee då passagerarångaren Berlin på resa till Swinemünde med 150 passagerare ombord på grund av roderfel plötsligt girade BB och rände på Ostsee som klövs nära nog i 2 delar och sjönk omedelbart.Samtidigt träffade Porjus stäv Berlin med stor kraft mitt för bryggan och Berlin sjönk inom några minuter på grunt vatten. En del passagerare hann klättra över till Porjus och alla nadra kom i vattnet. Belins egna och Porjus livbåtar tog upp alla varfför inga livgick tillspillo.Porjus fick ett 1½ meter högt hål i stäven över vl. Berlin lyftes i aug 1914 och infördes till Stettin. - I mars 1929 fick Porjus avsevärda bottenskador vid kollision med något drivande föremål utamför Lister då hon var på resa Narvik-Middlesbrough med malmlast och måste dockas i Middlesbrough. -I juli 1931 lossade Porjus 4260 ton järnmalm på 20 timmar i Immingham vilket var rekord för hamnen.- Porjus kom utanför spärren i april 40 och gick sedan hela kriget i Atlantkonvojer utan att råka ut för några dramatiska krigshändelser som drabbade henne själv. I mars 43 gick Porjus som enda svenska fartyg i konvoj HSC 122 Halifax- UK av vars 14 fartyg2 sänktes den 17.3. Porjus, 9 knop, kom lyckligt till Manchester. - 6.7.41 fick Porjus i Freetown några småsakdor vid en flygattack. I aug 42 avled 1e styrman Erik Henning Karlsson,Kungsör, 57 år, då Porjus låg i New Orleans.Han hade varit 20 år i rederiet.- Sedan Porjus återkommit till sverige hösten 45 i medfaret skick efter de hårda och slitsamma krigsåren såldes hon i dec 45 för 700.000 kr till red AB Soya (O.A.Wallenius) i Stockholm och i mars 46 till red AB Moldavia (O.M.Thore) i Jonstorp och fick namnet Moldavia. 29.8.49 fick Moodavia maskinhaveri 50´W Oporto och måste bogseras till Lissabon för 3 veckors reparation.- Efter lång uppläggning i Hälsingborg avyttrades fartyget i april 54 för 463038 kr till skeppsredaren Ismil Enver Subasi i Balata, Turkiet,övertogs i Hälsingborg 4.5.54 av turkarna och lämnade sedan Sverige

PORJUS 10.10.42

som Baykoz av Istanbuk. 1957 såldes fartyget till Malik Yolac & Osman Marmaradenizi i Istanbul och fick namnet Yolac Can. Grängesbergsbolagets sista malmångare från tiden före första världskriget,Kalix, 2847 brton, byggd 1913 i Middlebrough,såldes i jan 59 till nedskrotning i Ystad.

Se även Porjus 6.7.41 flyg/Freetown.

NORDÖST 14.10.42

BEFÄLHAVAREN TRÄFFAD AV GRANATSKÄRVA UNDER M/T-BÅTANFALL MOT KONVOJEN

Journal

Ons 14.10.42 på resa i konvoj London-Hull anföll fientliga E-båtar konvojen kl 02-04. Två fartyg blev träffade och satta i brand. Kl 03 träffades befh av en granatskärva i högra armbågen.Proviosriskt förband lades. På resa Hartlepool-Queensborough 4.10 hade fientliga E-båtar skjutit fallskärmsljus mot konvojen.

Stockholm 2.3.46

K.I.Tegelberg
Befh

(ovanstående är allt som dokumenterar incidenten)

Se även Nordöst 9.3 och 7.4.41 Flyg
25.2.44 m/t-attack

INGEN HISTORIK

Egna noteringar

Inga förluster 14.10.42

Inga fartyg förlorades genom tyska m/t-båtar den 14.10.42 men den 7.10 sänkte de s.k E-båtarna 3 fartyg på N 53 6'- O 1.25'ur en konvoj på resa London -Blyth/Sunderland/Harlepool. Det var Jessie Maersk på 1972 brton, Sheaf Water på 2730 brton och Ilse på 2874 brt alla tre i barlast varvid 22 av besättningarna omkom,inkl 5 gunners.

STARKODDER 16.10.42

TVÅ DÖDADE , TVÅ SKADADE VID MINDESARMERING PÅ SÄLÖFJORDEN, SYD MARSTRAND.

Sammanfattning.

Under gång mellan Göteborg och Marstrand i 20 sek.meters W kuling med grov sjö upptäcktes från minsveparen Starkodder vid middagstid fre 16.10.42 strax W Vanholmarna på Sälöfjorden, syd Marstrand en drivande hornmina oc trotsande vädret gick fartygschefen reservlöjtnant Th.Pernö med 3 man i ilivbåten för att desarmera minan. Att ro fram till minan misslyckades i den grova sjön och hårda vinden. Starkodder gick då upp i lovart om minan och livbåten fick på tamp driva ner mot minan. Försöket misslyckades ett par gånger trots att roddarna gjorde vad de kund vid årorna.Tredje gången kom båten så nära att Pernö kunde kaste en smäcker lina kring minans över-del.Linan passades noga så att den hela tiden hade slak bukt. Under tiden måste Starkodder kasta loss trossen till livbåten och öka avståndet till minan för att inte driva på den. Det visade sig nu att bogsertrossen hade fångat minans ankarwire och innan livbåten hunnit kasta loss sin ände av trossen ex-loderade minan kl 14.30. Livbåten splittrades totalt och försva i vattenuppkastet.De 4 männen sågs från Starkodder virvla 10-15 meter upp i luften omvärvda av svart rök ,splitter och vatten. Starkodder ,som låg 20 meter från explosionen, krängde våldsamt,mannarna på däck kastades om-kull av tryckvågen,splitter yrde omkring och krossade ventiler och lampor, vattenuppkastet föll ner över Starkodders däck och brygga. Ingen ombord blev dock skadad. Livbojar med linor kastades skyndsamt ut , en jolle sattes i sjön och påträffade Fc Pernö och flaggkorpral K.A.Abrahamsson xxxxxxxxxx skadade ,simmande på explosionsplatsen, medan 2 man var spår-löst borta , furir Oscar Gunnar Andersson ,29 år och vpl Frans Erik Johan-sson , 24 år. Starkodder kunde inte göra något mer än gå in till Marstrand och rapportera det som hänt.

Dödade

† Vpl furir Oscar Gunnar Andersson, Göteborg, 29 år, Nr 1807-23-39

† Vpl 3-202-37 Frans Erik Johansson, Hovenäset, 24 år, nyförlovad, inkallad i juni -42.

Svårt skadad

Starkodders Fc, reservlöjtnant Th.Pernö, Göteborg

Lätt skadad

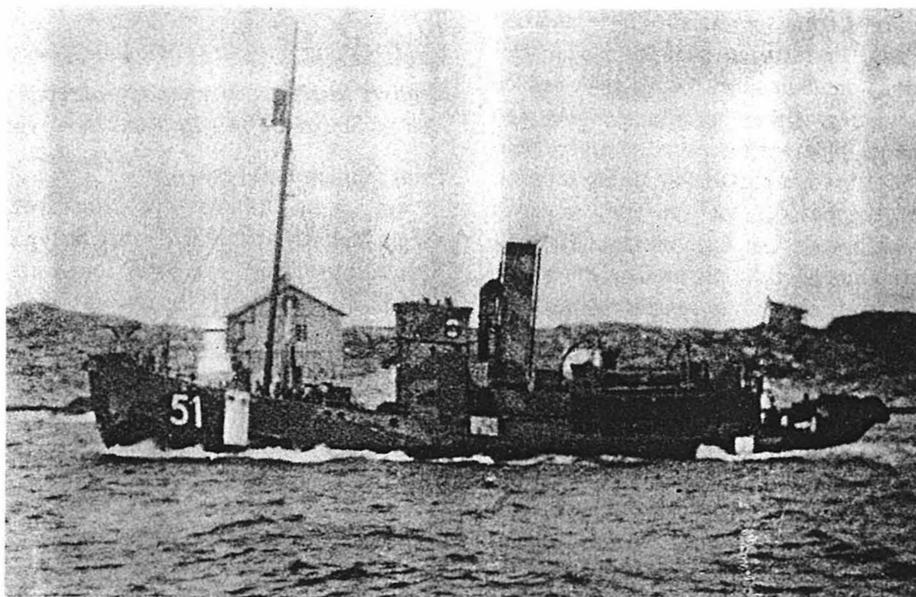
Flaggkorpral 103-202- 32 K.A.Abrahamsson

Historik

Minsvepare på 375 depl.ton /239 brton/byggd 1925 vid Akers Mek.Verksted i Oslo av stål som valfångstfartyg . (Ex Graham) L.30.4 B. 7 Tillhörig Svenska Marinen. 750 ihkr priplemaskin. 11 knop. 15 mans besättning. Inköpt ,liksom Styrbjörn, i juni 1935 av Marinförvaltningen från Norge

STARKODDER 16.10.42

som valfångare men hösten 1935 vid Eriksbergs varv i Gtbg ombyggd till övningsfartyg för utbildning i minsvepartjänst och då tilldelad Karlskrona örlogsstation. Den samtidigt inköpa "Klo" blev Styrbjörn efter ombyggnad hösten 1935 vod ÖVK. Styrbjörn var byggd 1923 vid Framnes Mek.Verksted i Sandefjord. Armeringen utgjordes på båda av en 37 mm lv-pjäs på den plattform i fören som var avsedd för harpunskyttarna , samt en kulspruta.



Minsveparen Starkodder. Foto Curt S. Ohlsson/Bildgrupp ETT.

Efter kriget användes båda spm tendrar för utprickning av militära farleder o.dyl tjänst 1946-1959. I dec 1960 låg båda utrangerade vid Kustens Varv i Göteborg i väntan på försäljning tillsammans med ubåten Svärdfisken (Se 19.1.42) och bogseraren Ufve. Anbudstiden gick ut den 11.1.61. Starkodder gi för 30.000 kr till nedskrotning vid Torsten Johannisons Tingstadsvarv vid Göta Älv liksom ubåten Svärdfisken, medan Ufve gick till ett par privatpersoner på Donsö. Styrbjörn såldes för 310000 kr till bogserings AB W.Andersson & Co i Holmsund och låg sedan vid Roos & Hagströms varv i Göteborg för ombyggnad till bogserångare.

HEMLIG

KONUNG GUSTAV V   19.10.42

RYSK UBÅTSATTACK MOT SASSNITZFÄRJORNA - DEUTSCHLAND TORPEDERAD

Rapport till SJ Distriktschef i Malmö från KGV:s befh.

Tågfärjan Konung Gustav V avgick med full last av godsvagnar kl 12.35 mån 19.10.42 på ordinarie tur från Sassnitz hafen och följde efter tågfärjan Deutschland på ett avstånd av c:a 500 meter.Kl 15.57,då Deutschland befann sig vid boj nr 13,iakttogs en häftig explosin vid densammas akterskepp. Efter förhör med nedanstående personal å Konung Gustav V kan, som en sammarfattning av händelseförloppet,följande anföras.

Vakthavande befäl å kommandobryggan 3e styrman J.A.Larsson
  -"-   utkik om BB å bryggan   matros Harald Nilsson.
  -"-   utkik om STB   -"-   matros C.Wennström.
  -"-   utkik å backen   matros M.Nordberg.
  -"-   rorsman å bryggan   tillf. matros H.Möller.

Kort före explosionen hade STB om Deutschland iakttagits vattenuppkast påminnande om sådana som uppstå då mindre projektiler träffa vattenytan. Omedelbart därefter syntes en konformad vattenpelare som totalt dolde den tyska färjan. Deutschland girade hårt BB.Ombord på Konung Gustav V var uppfattningen den att Deutschland utsatts för ett ubåtsanfall från STB sida,varför Konung Gustav V girade hårt BB och därefter under sicksackkurs sökte komma upp BB om Deutschland. Under girarna spanades hela tiden med kikare åt alla håll men varken -eriskop eller i vattnet flytande föremål kunde iakttagas. Det konstaterades att Deutschland gjorde god fart genom vattnet varför tydligen huvudmaskinerna voro i funktion. Ombord å KGV beordrades omedelbart efter explosionen högsta fart,klargöring av livbåtarna och påtagning av livbälten. Cirka 10 minuter efter katastrofen avgavs eld från Deutschland och nedslagen observerades c:a 200 meter akter om KGV och å BB låring. Någon minut därefter syntes tvärs ut om BB, mitt i solstrimman, för ett kort ögonblick ett periskopliknande föremål,varvid omedelbart gjordes en dikt STB undangir.Färjan fortsatte sedan under oavbrutna sicksackgirar på lämpligt avstånd från Deutschland.Telegram hade avsänts med begäran om hjälp och att bogserångaren S.J skulle vara klar för ev assistans på redden.Vid ankomsten till Trelleborg meddelades myndigheterna att läkare och ambulanser torde nedsändas omgående till Deutschland.

Trelleborg 20 10.42
Gustaf Cronberg
Befh

Trelleborgs Allehanda 20.10.42

31 skadade till Trelleborgs lasarett

Inalles 31 skadade från Deutschland ha förts till lasarettet i Trelleborg.

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

11 av dessa kunde lämna sedan de fått sina skador omsedda. Inatt kvarlåg där sålunda 16 män och 4 kvinnor ,mer eller mindre svårt skadade.Bland färjans s.k.permittenter befann sig nämligen 90 kvinnor. Då Deutschland igår kväll styrde in i Trelleborgs hamn erbjöd hon en sällsam anblick. Gade torpeden exploderat några få famnar förligare hade en katastrof av stora dimensioner varit oundviklig,särskilt som ombord fanns en av de vanliga stora kontingenterna av s.k permittenter till Norge, ett tusental personer.Hade torpeden träffat ett par meter djupare hade båda propellrarna sprängts bort och fartyget blivit manöverodugligt,varpå det blivit ett lätt byte för ubåten. Farryget måste sägas ha haft en enastående tur.Hur många som slungades överbord vid explosionen och omkom kunde man igår kväll inte få några bestämda uppgifter om . Postvagnen med all post söder ifrån står ohjälpligt instängd på färjans sprängda vagndäck och posten lossades igårkväll med handkärror till postbilar på kajen. Färjan Preussen ligger f.n under reparation,Starke gick under i februari efter minsprängning och Deutschland är nu satt ur spel för lång tid framåt. Återstår de svenska Drottning Victoria och Konung Gustav V. Det återstår nu att se om även dessa fartyg skola sättas på spel i mer eller mindre dumdristiga försök att trotsa sjökriget på Östersjön. KGV måste nu undergå pannrensning varför i själva verket endast DV finns tillgänglig.Tills vidare ligger all trafik på Sassnitz helt nere.

Sydsvenskan 20.10.42

OKÄNT HUR MÅNGA SOM SLUNGADES ÖVERBORD

Under överfarten till Trelleborg hade färjorna följe och GV följde i Deutschlands kölvatten, på 400.500 meters avstånd. Strax före kl 16 mån 19.10 hade utkiken på GV STB om den framför gående Deutschland observerat ett föremål hoppande mellan ett par vågkammar med kurs mot Deutschland. Några sekunder senare inträffade en detonation och ett vattenuppkast så våldsamt att hela färjan doldes för åskådarna på GV. En del personer längst akterut på Deutschlands däckslungades överbord,hur många var på kvällen oklart.Det fanns c:a 1000 permittenter till Norge ombord på Deutschland. GV, befh Gustaf Cronberg, satte upp forcerad fart och girade med kraftiga zigzagmanövrer för att undgå torpedering. På Deutschland uppges att man har iakttagit en torpedbana passera c:a 200 meter akter om GV. Ubåten, vars periskop tydligt kunde iakttagas,besköts från Deutschland där alla pjäser bemannats. Minst 2 torpeder torde ha avfyrats mot färjorna. Man jade ett intryck att ubåten formligen jagade Konung Gustav V som endast genom sina energiska manövrar kom helskinnad undan äventyret. Befälet på GV hade några högst dramatiska minuter då man ju dels måste tänka på det egna fartyget och dels ha uppmärksamheten riktad på Deutschland därest Hjälp

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

skulle behöva lämnas. På GV hade man livbåtarna klara och besättningen hade satt på sig räddningsvästar. Hjälp begärdes per radio från marinen och en torpedbåt och 2 vedettbåtar ilade till undsättning från Trelleborg. Även ett tyskt marinfartyg i närhetn kom till platsen.Deutschland haft en fenomenal tur.Genom att torpeden gick uppe på vattenytan träffade den färjans yttersta akterparti ända upp i vattenlinjen och sprängde upp hela akterskeppet med vagndäck men de båda djupt liggande propellrarna klarade sig ävensom rodret och färjan kunde för egen maskin fortsätta till Trelleborg. Torpederingen inträffade 6 sjömil utanför Trelleborg. 1½ timme före GV och Deutschland gick Drottning Victoria. Samtliga läkare och sköterskor på Trelleborgs lasarett varit hårt ansträngda mellan kl 18 och 23 måndag 19.10. Frivilliga Rödakorskrafter inakallats för att hjälpa till att ta hand om de 31 sårade. 16 män och 4 kvinnor kvarligger. Deutschland lade till kl 18 vid Hamnbrons östra sida och de skadade fördes i 3 ambulanser i omgångar till lasrettet. 4 döda låg kvar ombord täckta med filtar.Det var en dramatisk syn när färjan styrde in i hamnen med den våldsamt uppsprängda aktern före,assisterad av 2 bogserbåtar. Svart med folk hade samlats utanför hamnavspärrningarna och stämningen var rätt kuslig med ambulanserna körande upp och ner genom gatorna med tjutande sirener.

11 man slungats överbord och drunknat.

4 döda ombord. 31 skadade,varav 2 avled.

(Trelleborg ons 21.10) Vid själva explosionen blev 11 man slungade överbord och omkom,däribland en läkare och en löjtnant.Natten till igår avled en av de svårast skadade på Trelleborgs lasarett varför 17 liv krävts hittills. De skadade besöktes igår av bl.a Tyske konsuln i Trelleborg,några högre tyska officerare samt försvarsområdesbefälhavaren överste af Sillén. De 4 som dödats ombord bisattes igårkväll i Trelleborgs krematoriekapell under militära hedersbetygelser.På hamnbron mitt för Deutschland posterade vid 19-tiden igår ett honnörsdetachement ur Trelleborgs garnison. Till de på kajen väntande bårvagnarna utburos kistorna från färjan av tyska matroser och placerades på bårvagnarna, två pch två, höljda i Tyska krigsflaggan. När tåget satte sig i rörelse upp mot staden gick Deutschlands befälhavare kapitän Tesenfitz,tyske konsuln i Trelleborg,kyrkoherde Ljungdahl och officerare ur Trelleborgs garnison närmast efter bårvagnarna.Därefter följd så en avdelning tyska marinsoldater och till sist det Svenska honnörsdetachementet. De 4 tyskarna komma att jordas på lördag tillsammans med de 2 senare på lasarettet avlidna offren.Gravarna kommer att tedas på Tyska Krigskyrkogården i Trelleborg. Några av de lättare skadade fördes igår med tåg till Malmö Garnisonssjukhus. All färjetrafik Trelleborg-Sassnitz är t.v inställd. Konung Gustav V:s befh var på tisdagen strängt upptagen med att utforma sin rapport som han skall inge till SJ distriktschef i Malmö.

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

Enligt vad som framkommit var man,enligt vad befälet på Deutschland uppger, ombord på Deutschland av den uppfattningen att de 2 torpederna som avfyrades av ubåten huvudsakligen var riktade mot Deutschland.

STOR MILITÄRBEGRAVNING I TRELLEBORG

Trelleborg sön 25.10: Inte sedan 1915 har någon motsvarighet skådats till den stora militärbegravning som igår ägde rum kl 11 på Trelleborgs Norra kyrkogård. Tyska och svenska uniformer dominerade helt. Inne i krematoriet stod de 7 flagghöljda kistorna från katafalken ända fram mot ingången. Bland de främsta närvarande befann sig Tyska sändebudet i Stockholm , prinsen av Wied med prinsessa, generalerna von Utmann och von Haard, major Maenss, generalkonsul Nolda,Deutschlands befälhavare kapten Tesenfitz, Italiens militärattaché i Stockholm överste Roero Marquis de Cortanze. Från svensk sida landshövding Sverne, generalmajor af Klercker, överste af Sillén , kommandörkapten Svedelius m.fl . 42 svenska flottister paraderade vid kistorna.Stort musikkapell med förstämda trummor spelade sorgmarscher och Deutschland über alles.Vid varje kistas sänkning i graven sköt det svenska honnörskompaniet hederssalvor.Prinsen af Wied och andra efter akten i kapellet ätit på Centralhotellet före kvällstågets avgång till Stockholm och sedan bl.a färjans skador besiktigats.

INGET OM DETTA PÅ KK & SKN eftersom endast en incident.

SJ arkiv

Förteckning över den personal som voro i aktiv tjänst på tågfärjan GV vid Deutschlands torpedering

Befh Gustaf Cronberg
Fsty F.Sjöbohm
Tsty J.A.Larsson
Tsty A,Assarson (Tillf.)
RGG O.OLausson
Tfjt E.Elofsson
Mrs M.Nordberg
Mrs C.Wennström
Mrs Nr 5 A.Andersson
Mrs Nr 1 A.Persson
Mrs Nr 8 H.Andersson
Mrs H.Möller (tillf)
Mrs H.Nilsson
Ömst O.M.Sandblom

Tmst E.R.Holm
Tmst E.G.Hansson
Msv B.E.Andersson
Msv K.M.Jönsson
Msv K.E.Lindorff
Tfjl Nr 1 N.Andersson
nr 2 K.O.Pettersson
Nr 5 J.A.Nilsson
C.F.Zander
Nr 2 I.M.Svensson
Nr 3 K.G.Karlsson

Trelleborg 22.10.42

G.Cronberg

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

Deutschland kvar i Trelleborg 28.10.42

Trelleborgstidningen skrev 28.10 att Deutschland ännu kvarligger i Trelleborg. Igår verkställde dykare från SJ undersökning av skadorna under VL. Enadast ett blad på BB propäller något avslaget och ett annat blad något böjt. 1e fartygsinspektör T.Bergman har varit ombord och inspekterat .

Visum för tyska experter

SJ den 10.11.42 hos UD:s passbyrå begärt svenskt visum för upprepade in- och utresor,närmast fram till 1.3.43, för 3 tyska myndighetspersoner som måste kontrollera Deutschlands reparation vid Kockums i Malmö som kontrakterats vara klar den 1.4.43. Tyskarna var: Oberreichsbahnrat Kurt Wehner, f.2.1.87 i Stettin: Oberreichsbahnrat Karl Anschütz, 8.10.81 Stralsund och technischer Obersinpektor Tzschachel,Stettin.
(Visum erhållits 14.11 42)

UDHP 80c 3516

U.D.P.M. 20.10.42

19.10.kl 15.57 anföll en rysk ubåt c:a 10′ från Trelleborgs angöringsboj tågfärjorna Deutschland och Konung Gustav V som just passerat boj nr 13 på lat N 55 11,9′- long O. 13 11,3′. Deutschland träffades i STB låring av en torpedm men båda färjorna kunde fortsätta. En å Trelleborgs redd patrullerande vedettbåt sänts till platsen liksom samtliga farrtyg ur Mamlm-avdelningen i väntan på att tysk eskort sydifrån skulle anlända. Deutschlan eskorterats, liksom Konung Gustav V, till 3-milsgränsen och in till Trelleborg där ambulanser väntade. 16 svårt skadade inlagts på Trelleborgs lasarett,13 lätt skadade fått lämna sjukhuset samma kväll. 4 av de skadade kvinnor. 5 tyskar dödats och ett 20-tal saknades vilka förmodligen spolats överbord av vattenuppkastet vid explosionen.Samtliga torde ha varit tyskar. Begravning av offren äger rum i Trelleborg lör 24.10 under svenska hedersbetygelser.

TIDNINGARNA BÖR EJ VENTILERA SAKEN ...

Brev 29.10.42 från Kungl.Järnvägsstyrelsen till UD, Statens Informationsbyrå och SJ Militärbyrå.

Representanter för Rechsbahmdirektion Stettin och Reichsverkehrsministeriu befinna sig f.n här för underhandlingar om färjans reparation vid Kockums. Varken från svensk eller tysk sida är det av intresse att denna sak diskuteras i tidningarna. Under förhandlingarnas gång ha tyskarna uttryckligen begärt att tidningarna ej ventilera saken. I allt fall kan väl icke färjerouten som sådan vara betjänad av allt för stor publicitet beträffande Deutschland.

Malmö 28.10.42
Victor Petesom
Kungl. Järnvägsstyrelsen

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

Dansk färja minsprängd 9.10.42

9.10 kl 08.20 minsprängdes danska färjan Dan på linjen Hälsingborg-Helsingör då den på utgående från Hälsingör kommit c:a 1000 meter från Kronoborg. Dan sjönk inte utan kunde i svårt skadad skick inbogseras till Helsingör. 6 skadade förts till sjukhus. All trafik stoppad i väntan på minsvepning. Minorna fälts av allierade plan i Öresund.

Deutschland

Ångfärja på 2972 brton byggd 1909 i Stettin. L.109 B. 15,5 800 passagerare Nedskrotad 1960.

Reparation vid Kockums

Maskinbefälet nr 11 -1942: Deutschland skall repareras vid Kockums och allt skrot återgår till Tyskland som levererar allt nytt material till reparationen. Färjans ganska kraftiga bestyckning samt ammunitionen har återförts till Tyskland. Innan färjan lämnar Trelleborg för Kockums måste det stabila vagndäcket,som sprängts nära nog rätt upp som en vägg, monteras ner i Trelleborg och alla tågvagnar tas iland på provisoriskt utlagda spår . Innan vagndäcket skrotats ner är vagnarna fast ombord. (Nov -42)

(H)

UDHP 1706-07

Ett exempel på tysk begäran om transit-tillstånd för materiel

DEUTSCHE GESANDSCHAFT
========
Der Transportoffizier (T.O)
beim Militärattaché.
TGD nr 2449/42

Stockholm 18.10.42
Överlämnas från Kungl UD
till Kungl. Handelsdep .
[redacted]
Enligt uppdrag
R.Kumlin
I.Hägglöf

An das
Königlich Schwedische
Ministerium des Äussern.
z.hd. Herrn Sekreterare I .Hägglöf
Stockholm

Das Königlich Schwedische Ministerium des Äussern wird hiermit gebeten, die genehmigung zur durchfuhr für folgendes Deutsche Wehrmachtgut a) auf der strecke Hälsingborg
Trelleborg -Kornsjö.
Malmö

erteilen zu wollen:

1 Wagen Munition
Fahrtnummer 6 318 788

1 Wagen Munition
Fahrtnummer 6 325 660

Forts

~~HEMLIG~~
Jämlikt kung. 1938 år 757

ENLIGT SEKRETESSLAGEN 2 kap 2 §.
TF 1984-08-15/ B. Jansson

Ur Trelleborgs Tidningar 28/10 42

STATENS JÄRNVÄGAR (avbeställ) Tågfärjedriften Sektionsföreståndaren Malmö

Trelleborgs Allehanda har en liknande artikel

TRELLEBORG

Angfärjan "Deutschland"

ligger efter torpederingsolyckan ännu kvar i Trelleborgs hamn. I går verkställde dykare från de svenska färjorna undersökning av skadorna under vattenlinjen. Man har trimmat färjans tankar så att det skadade akterskeppet kommit att ligga högre. Det lär ännu icke vara bestämt om färjan skall föras till Stettin eller ev. till någon varvshamn vid Öresund för provisorisk reparation. Förste fartygsinspektör T. Bergman har varit nere och inspekterat haveristen.

Familjebidragsnämnden

Endast ett blad [illegible] babords propeller något avslaget. Ett annat blad något böjt.

Ink. d. 29/10 1942 till
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
MILITÄRBYRÅN
D. N:r H 68:9/1942

Övl. till Byråchefen vid K. Jstys Militärbyrå

Representanter för Reichsbahndirektion Stettin och Reichverkehrsministerium befinna sig f. n. här för underhandling om färjans reparation vid Kockums. Varken från svensk eller tysk sida är det av intresse att denna sak diskuteras i tidningarna. – Under förhandlingarnas gång (då jag närvarat) hava tyskarna uttryckligen begärt att tidningarna ej ventilera saken. För min del har jag rått dem att genom legationen eller på annat sätt framföra sina önskemål. – I allt fall kan väl icke färjerouten som sådan vara betjänad av allt för stor publicitet betr. "Deutschland". Malmö d. 28.10.42

~~Sektionschefen~~ [illegible]

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

1 Wagen Artilleriegerät
Fahrtnummer 6 318 780

1 Wagen Munition
Fahrtnummer 6 318 824

1 Wagen Zünder
Fahrtnummer 6 666 531

1 Wagen Munition
Fahrtnummer 6 666 443

1 Wagen Flugzeugteile
Fahrtnummer 6 666 506

b) Auf der Strecke Hälsingborg
Trelleborg – Riksgränsen.
Malmö

7 Wagen Lufttorpedos
Fahrtnummer 6 230 348

Übergabe an den folgenden Tagen in Hälsingborg
Trelleborg
Malmö

EXP 19.10 1942

Wagener / Hauptmann

UD HP 1707 (Transport av Gods för Wehrmachts räkning)

Med vilken färja och vilken dag transporterna kommit framgår inte av de tyska transitpappren,men av en lapp framgår att 1 vagn med 8 Kisten Wehrmachtsgut anlänt Trelleborg 20.10.42

GODS SOM ANLÄNT I TYSKA TÅGVAGNAR TILL TRELLEBORG 1942-43 f.v.b t.Kornsjö

7 Wagen Lufttorpedos, 2 Wagen artilleriegerät, 8 Wagen Munition, 1 Wagen Zünder, 12 Wagen Geschütze, 1 Wagen U-bootgerät, 2 Wagen Flak-gerät, 1 Wagen Sperrwaffen, 16 Kisten Wasserbomben, und weiter Wagen mit Flugmotore, Fulgzeugteile, Luftwaffengerät, Feldkanone, Gewehre, Flaklafetten, Horchgeräte, Geschützrohre, Tragflächen, Pulver in Kisten, Gerät und Waffen, Motorenteile, Panzerteile, Luftschrauben, Leitwerke, Personenkraftwagen, Ersatzteile, Handgranaten, Gasschutzgerät, Bomben, Panzerbleche, Abwurfbehälter, Maschinenpistole, Flakgeschütze,Explosiv-stoffe, Infanteriegerät, Stahlhelme, Uniformen,Handfeuerwaffen,Nebel-werfer, Schreibmaschine, uzw

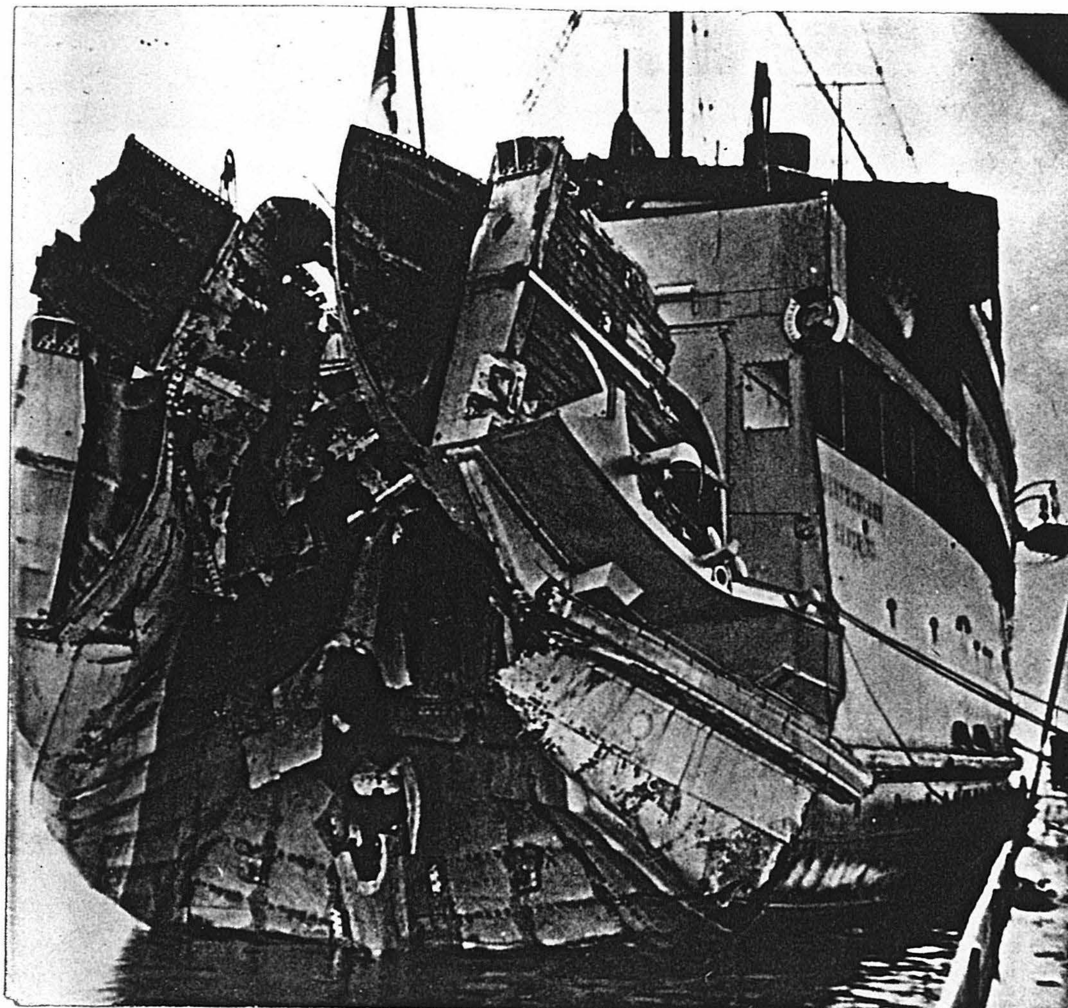
---

UDHP 1575 (Permittentrafiken-allmänt)

Enkel fråga i Riksdagen 2.11 42

Ställd av riksdagsman E.G.Brandt till utrikesministern:
"Kan det icke snart vara på tiden att de tyska s.k permittentresorna genom Sverige avvecklas,eftersom de väl numera, med hänsyn till bl.a torpederingarna i Östersjön måste anses innebära en allvarlig fara för Sveriges indragande i kriget?"

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

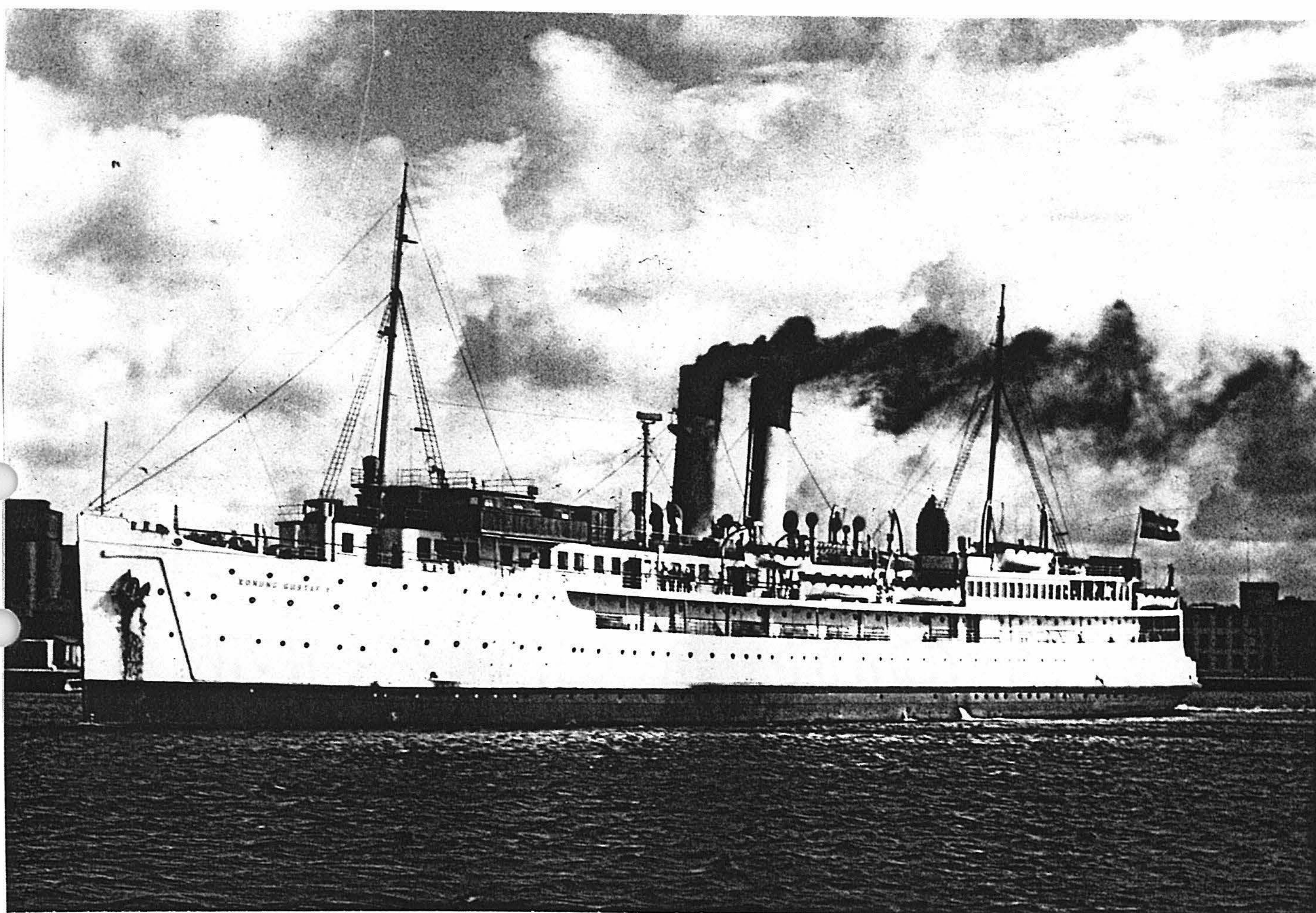


Deutschland i Trelleborg 20.10.42 med det uppsprängda aktre vagndäcket.

U.D. P.M. 3.11.42

I samband med begravningen i Trelleborg den 24.10 hade major Maenss - transportoffizier beim Militärattaché ,Deutsche Gesandtschaft,Stockholm- även inspekterat den skadade färjan Deutschland, Från sakkunnigt håll har därvid givits uttryck åt den uppfattningen att färjans hela akterskepp måste bortmonteras och essättas med ett nytt stycke som förmodligen måste tillverkas av Kruppwerken och transporteras till Kockums i Malmö. Maenss kunde ej uttala sig om hur lång tid reparationerna av Deutschland skulle taga. Den andra tyska färjan, Preussen, vore för längre tid ur drift och den tyska provisoriska färjan Stig Maersk hade tills vidare överflyttats till Gjedser-Warnemünderouten.Återstode därför endast de båda svenska fräj-orna. Maenss var tydligen av den uppfattningen att Drottning Victoria endast vore föremål för en tillfällig översyn och snart skulle återinsättas i trafik. Tidpunkten för godstrafikens återupptagande med de båda svenska färjorna vore, enligt vad Maenss hade sig bekant, beroende på de sevsnska marinmyndigheternas bedömande av ubåtsrisken och han trodde för sin del att

KONUNG GUSTAV V 19.10.42



Konung Gustav V lämnar Trelleborg.

Kumlin i brev till envoyen Arvid Richert i Berlin,7.11.42

Trafiken på Sassnitz-Trelleborg routen ligger ju alltsedan torpederingen av Deutschland den 19.10 nere, och kommer icka att återupptagas förrän, enligt de svanska marinmyndigheternas uppfattning, ubåtsfaran i södra Östersjön är överstånden.Permittenttrafiken går följak5ligen numera i sin helhet via Hälsingborg.Godstrafiken har under oktober månad märkbart minskat. Medeltalet söderifrån anländande tyska godsvagnar har under oktober inte varit högre än 58,alltså betydligt mindre än den av SJ medio september införda maximikvoten 70 vagnar per dag.

U.D.P.M. 12.11.42

Transport av tyska permittenter ombord på svenska färjor ha ladirg förekommit och ej heller ifrågasatts. Tyska beskickningen i Stockholm har gjort underhandstrevare att få hyra ett lämpligt passagerarfartyg av Sveabolaget för att sättas in på permittentrouten Trelleborg-Sassnitz,men Sveabolaget har underrättats av Statens Trafikkommission att någon licens icke komme att lämnas för sådan charter.

Trafiken återupptagen

Svenska färjetrafiken Sassnitz-Trelleborg med stor tvekan återupptagits i

KONUNG GUSTAV V 19.10.42

i början av december 1942.Ingen tysk färja fanns då att tillgå. En tysk begäran om insättande av båda de svenska färjorna avslogs den 20.2.43. Oberleutnant Maness den 7.3.43 underrättat SJ att Deutschlands reparation skulle vara avslutad i slutet av mars och att då även Preussen skulle vara klar att återuppta trafiken i början av april.

Ryska ubåten D-2, befh Roman Lindenberg

Finske sjöhistorikern Per Olof Ekman,Helsingfors, skrev 1983 i boken Havsvargar att det var ryska ubåten D-2, befh Roman Lindeberg,som anföll färjorna den 19.10.42 efter att först den 8.10 ha missat ss Gunnar med en torped vid Bornholm(Se Gunnar 8.10.42) och den 14.10 ha torpederat ss Jacobus Fritzen på 4090 brton B -09 mellan Ystad och Bornholm.
D-2 satte efter färjeattacken kurs mot sin bas i Finska viken och återkom den 4.11 lyckligt till Lavansaari.

Se även Konung Gustav V den 14.6.42

REMMAREN 22.10.42

TRÄFFATS AV 2 MINEXPLOSIONER I LEJDBÅTSKONVOJ PÅ FASTSTÄLLD KURS.

Rapport

Avgick Montevideo 24.9.42 destinerad med fri lejd till Göteborg.Rumslast av 5068 ton linfrö, foderkakor, ull, hudar och styckegods. Djupg.F21' 4'' A. 24'2'' 36 ombv.
Minsprängd tors 22.10.42 kl 06.10 lat N 58 29'- O. 0346'. Vind S4 Beaufort, måttlig sjö, byig luft,medelgod sikt.Ie styrmans vakt,utkik på karthytts-taket pch på bryggans STB-sida.Ingens skadad. Fartyget sjunkit.

Till sjöss 24.10.42
H.Hjertstedt
Befh

Journalutdrag

tis 20.10 15.10 lättat ankar och avgått från kontrollstationen i Thorshavn

tors 22.10 i dagningenkrigsförliste Remmaren. -Remmaren, Sven Salén och m/t Sveajarl gingo i kolonn med ca 13 knops fart på den för lejdtrafiken fastställda kursen, från punkt E till punkt F. Remmaren var ledarefartyg och som andra fartyg kom Sven Salén omkring 200 meter i Remmarens kölvatten M/t Sveajarl låg ungefaär samma avstånd akter om Sven Salén. C:akl 06.10 lokal tid hördes en kraftig smäll förut om BB.Maskinerna stoppades omedelbart och livbåtssignal avgavs i sirenen. Omkring 2 minuter efter den första explosionen om BB hördes en nu kraftig explosion under förskeppet ungefär vid 2ans rum. Denna explosion var så kraftig att 2ans luckor flögo till väders och en vatten-och eldpelare steg upp ur rummet. Fartyget fick kraftig BB slagsida, och började gå ner med förstäven. De 4 utsvängda livbåtarna firades och besättningen gick i båtarna som roddes klara av det sjunkande fartyget. Under tiden hade Sven Salén och Sveajarl kommit upp till olycksplatsen och även satt ut livbåtar. Tre av Remmarens båtar och deras besättningar togs upp av Sven Salén , en livbåt och dess besättning av Sveajarl. Remmaren fick efter enhalvtimme stark slagsida och förstäven gick under vattnet. Omkring kl 07.55 gick fartyget till botten med stäven före.Vid olyckstillfället rådde sydlig vind med måttlig sjö och byig luft.

Ombord på ms Sven Salén
H.Hjertstedt
Befh m/f Remmaren

Sjöförklaring i Göteborg den 2.11.42 kl 14

Lotskapten K. .Kullander & hamnkapten Sven Lundmark
Advokat Mårten Henriques för SKN
I övrigt lät icke någon,som saken kunde angå, sig avhöra.
Sakkunniga frågat: Anses sprängningen förorsakad av drivmina,förankrad mina eller torpedering?
Befh Hjertstedt: Sikten var vid olyckstillfället sm dålig att man inte

REMMAREN 22.10.42

kunnat se mer än 50-100 meter. C:a 10 minuter före explosiomen hade ekolodats 74 famnar. Fartyget enligt gjorda obs. befunnit sig något öster om den angivna seglationslinjen, på ett avstånd av högst 1000 meter från densamma, vilket inte utgjorde någon otillåtlig avvikelse. Under tiden mellan de båda explosionerna hade fartyget förflyttat sig uppskattningsvis omkring 500 meter. Befh jade i förväg tilsagt chiefen att om någon minexplosion eller dylikt skulle inträffa,skulle motorerna omedelbart stoppas utan särskild order. Motorerna hade således stoppats omedelbart efterden första explosionen. Sannolikt drivminor.

Ie styrman Östberg: Som vakthavande först efter explosion nr 2 sattt maskintelegrafen på stopp,men det vore möjligt attt maskinerna stoppats redan efter första explosionen. Enligt hans bestämda uppfattning hade fartyget befunnit sig inom anvisat område,2-3′W. om kurslinjen. Möjligt att Remmaren torpederats.

2e styrman Saltin: Låg och sov vid explosionen nr i. Omedelbart begivit sig till STB förliga båt och tagit befälet över den.Ingen uppfattning om orsaken till explosionerna,om det varit torpeder eller minor.

Telegrafisten Schölander: Låg och sov i sin hytt. Skyndat upp till radiohytten och sänt nödsignaler.Därefter enligt sina instruktioner begivit sig till BB förliga båt. Kan inte säga om det var minor eller torpeder.

Chiefen Karlsson: Legat och sovit i sin hytt. Skyndat till sin livbåt. Troligen minsprängningar.

Ie maskinisten Skoog: Vakth. i maskin. Märkt den första explosionen endast genom en dallring i durkarna. Trott att dallringen härrörde från någon sjunkbombsexplosion el.dylikt. Ringt upp till bryggan för att höra efter vad som varit å färde men inte fått något svar.Strax därefter kom den andra explosionen och han hade då omedelbart stoppat maskinerna.Samtidigt härmed hade maskintelegrafen ringt stopp.Han hade en gång för alla erhållit order att om något inträffade omedelbart stoppa maskinerna.

Timmerman: Stått till rors. Först efter den andra explosionen lämnat styrhytten och begivit sig ner på båtdäck där han satt på sig sitt livbälte. När han höll på med det inträffade den andra explosionen.Ie styrman beordrat honom till den båt han blivit tilldelad.Troligen drivminor.

Motorman Åke Olsson: Vakt i maskin. En halv minut efter första explosionen begivit sig upp på båtdäck där båtarna börjat firas.Gått till sin båt.

Matros Sven Svensson: Utkik på bryggan.Dålig sikt.Inte kunnat se längre än höst 100 meter föröver. Inte sett något som tytt på att en torped avfyrats mot fartyget, och tog för givet att det var en minexplosion.

REMMAREN 22.10.42

Kastats omkull ~~xxx~~ vid den första explosionen . Skyndat till sin livbåt.
Lättmatros Thomas Eriksson: Utkik på navigationshyttstaket. Inte lagt märke till något särskilt före explosionen. Skyndat till sin livbåt. Troligen minexplosioner.

Crew list (På KK endast befattning & namn)

Befh Hellen Ludwig Anton Hjertstedt, Kungsbacka, 54 år
Ie styrman Yngve Östberg, Vänersnäs, 49 år
2e styrman Lars Laurentius Saltin, 40 år
3e styrman Sture John Magnus Mattsson, Morlanda, 27 år
Telegrafist Ragnvald Schölander, Kaptensgatan 15, Sthlm, 26 år (Se sid 8)
(Omkom på Sveajarl 9.1.43)
Chief Karl Axel Karlsson, 54 år (I rederiet sedan 1917)
Ie maskinist Jeemi Skoog, Gullholmen, 45 år
2e maskinist Bengt Stenberg
3e maskinist Oscar Sigfrid Hult, 51 år
Stuert Arthur Martin Rud Johansson, Gtbg, 50 år
Ie kock Rudolf Helmer Rehngren, Halmstad, 25 år
2e kock Folke Ryberg, Mörrum
Salongsuppassare Wilhelm Einar Eriksson, Gtbg, 21.2.98
Salongsuppassare Tycho Conrad Nyman
Stuertsbiträde, Henry Henriksson
Mässuppassare Sven Karlsson, Väse
Skansuppassare Sven Urge Karlsson, Göteborg
Timmerman Ivar Nilsson, 44 år
Båtsman Hans Henrik Johannesen, Tjärnö 50 år
Matros Karl Göte Persson, 28 år
Matros Sven Svensson, 34 år
Matros Arvid Engelbrektsson, Grebbestad
Lättmatros Elof Karlsson, Stenkyrka
Lättmatros Thomas Eriksson, 22 år
Lättmatros Lennart Lundegård, Uppsala
Lättamtros Erik U.Karlsson, Göteborg
Jungman Sigurd Nilsson
Elektriker Sten Björkman, Ronneby
Svarvare Sture Lembke,
Motorman Sven Evert Ragnar Matthiasson, 39 år
Motorman Karl R.Sjöblom
Motorman Ernfrid Lindahl, Lerum
MotormanÅke Olsson, 37 år
Motorman Osborn Bergholtz
Motorman Kurt Sanderberg, Halmstad

Motorelev Stig Johansson
Kontrollofficer kapten
Nils Frans Westerling

REMMAREN 22.10.42

KK memorial 18.12 42

Krigsförlisning, antingen förorsakad av förankrade minor eller också torpedering utan varning av någon dåligt informerad ubåt. Remmaren var nämligen ett lejdfartyg och hade såsom sådant alla de igenkänningstecken krigförande makter beordrat.

Ex officio
Bo Bergström

SE: ECUADOR 9.1.43 s/o 11 — REMMAREN SPRÄNGD I SAMMA MINFÄLT SOM BRITTIS & SVEAJARL

UDHP80c 3517

Signalmeddelande CMDV till CM ,mottaget 22.10.42 08.40

Gtbg rdaio meddelar kl 07.30 att Remmaren gåttpå en mina kl 07.00 svensk t fartyget flyter ännu. kl 08.10 meddelas att fartygets livbåtar äro på väg till Sven Salén, Remmaren har stark slagsida men flyter fortfarande. Position av mig begärd. Meddelar senare. =Mottaget per telefon 09445 Å.B.
(blyetts noterat: Enligt mina beräkningar bör fartyget kl 07.00 ha befunnit sig på ca N 58 25'- /O.L.

Dito 22.10 kl 09.21

Remmaren sjönk kl 08.21. Besättningen räddad ombord å Sven Salén o Sveajarl Positionen ej erhållen. Mottaget per Telefon 08.45 Åke Bothinga.

Ch.telegram UD till Londonbeskickningen 29.10. kl 20.30

Primo: Kontrrollofficer Remmaren meddelar om olyckan följande i anslutning till vårt Ch. 1635: sannolikt 2 minexplosioner först en om BB ej särdeles kraftig c:a en minut därefter en explosion om STB mycket stark som antagligen rivit upp hela botten och blåste ut en del last geonom lucka 2. Båda brisaderna långt under vattenlinjen. Inre esplosion anses utesluten. Topred osannolik.Sikten god vid tillfället. Djupet 160 meter. Inga drvminor obs.

Secundo: Då osannolikt minorna i den W strömmen och vinden kommit söder eller ostifrån och då ej kan anses någon rimlig anledning varför tyskarna skulle söka hindra sjöfart i dessa vatten där ingen fientlig sådan förekommer anse vi motiverat att i London begäres undersökning angående tänkbara anledningar till olyckan.Detta även angeläget med hänsyn till ev. risker för trafiken i fortsättningen. För eder information Denham på förfrågan Admiralty fått till svar att " no british mines laid in vincinity of where Remmaren was mined". = Cabinet.

(I övrigt endast sjöförklaring på UD HP80c)

SKNEIII 243

Telegram till Transatlantic från befh 22.10

Sven Salén Gtbg Radio 22/10 08.10
Krigsförlist lat N. 58,29 long ost 3,46 Alla Man bärgade därav 29 man ombord Sven Salén och 8 man Sveajarl = Hjertstedt

REMMAREN 22.10.42

Brev Mårten Henriques,Gtbg, till SKN, 2.11.42

Vid Remmarens sjöförklaring inställde sig fartygets befh åtföljd av 9 man av besättningen. Kaptenen vågade inte uttala någon som helst förmodan om vad som orsakat de båda explosionerna. Cirka 10 minuter innan den första explosionen hade vattendjupet uppmätts till 74 famnars djup,varför han inte kunde tro att det varit förankrade minor. Å andra sidan hade emellertid ej förmärkts vare sig ngr drivminor eller ngn rörelse i vattnet,så som en torped borde åstadkomma. Explosionerna ägde rumjust i dagningen och man kunde inte se mer än ca 50 meter från fartyget. Remmaren hade gått först av de 3 lejdfartygen därför att hon haft de bästa intrumenten för positionsbestämnin Fartygen hade befunnit sig mellan punkterna E och F och mycket nära förbindelseleden mellan dessa båda punkter, och i vrje fall icke utanför densamma. Ie styrmannen omnämnde att någon olja från bottentankarna ej synts på vattnet efter den första explosionen. Han nämnde att det vid tillfället blåst så pass att en torped inte behövt synas i vattnet. Ubåtarnas vanliga arbetstid brukar vara just strax före soluppgångenoch alltså vid samma tidpunkt som Remmarens explosioner förekommo. Besättningsmännen utgingo i allmänhet från attdet varit minor men hade inte ngt särskilda skäl att avgiva för denna sinförmodan.

Marinstabens Sjöfartsdetalj.

Förtroligt

Ang. Remmarens sänkande den 22.10.42

Vid sammanträde mellan Minkommissionens Ordf.,kommendör Muhl, miningenjör Johansson, kontrollofficeren å Remmaren,Kapten Westerling och undertecknad, förekom följande:

a) Katpen Westerlun redogjorde för sina iakttagelser somi huvudsak voro följande: Vid olyckstillfället gick Remmaren i tätem med Sven Salén och Sveajarl i kolonn,ca 1500 meter mellan fartyge, fart 13 knop. Vind och lindrig sjöhävningrätt förifrån. Sikten var sådan att det ansågs uteslutet att en drivmina inte skulle ha observerats. Fartyget låg högst en distansminut väster om fastställd kurs. Noggrann ortsbestämning med astronomiska observationer och lodserier hade före olyckan gjorts å såväl Remmaren som de andra fartygen. Strax före explosionen lodades från Remmaren 160 meters djup. Fartyget skakades, varvid det kändes som om ett vrak påseglades eller en lindrig grundstötning inträffat. Stöten föreföll komma från BB-sidan ungefär vid lucka 2. Intet vattenuppkast förmärktes, ej heller ngn vattenfyllning av fartyget. Kapten Westerling sökte runt fartyget efter spår efter torpedbanor men utan resultat. I maskinen slogs omedelbart stopp. Backmanöver utfördes ej. Fartyget gled av farten på sin kurs mellan 200 och 300 meter innan den andra explosione

REMMAREN 22.10.42

inträffade, drygt en minut efter den första. - Vid den andra explosionen, som bedömdes inträffa i fartygsbotten något på STB-sidan, kastades lucka nr 2 upp ungefär till masttoppens höjd varjämte en vattenkaskad, eldslågor samt delar av lasten (linfrö och foderkakor täckta med hudar) kastades upp ur luckan. Fartyget började nu sjunka. Sedan besättningen gått i livbåtarna iakttogs att fartygethade en mindre inbuktning om BB i vattenlinjen i höjd med lucka 2 samt en kraftigare inbuktning om STB vid lucka 2 Båda inbuktingarna syntes bli kraftigare nedåt.

b) De sakkunniga uttalade som sin åsikt:

1) Den sannolikaste orsaken ansågs vara 2 minor, antagligen förankrade eller drivande under vattenytan. Anledningarna till att den första explosionen utlöste en relativt lindrig skakning av fartyget kan ha berott på att endast minans tändladdning exploderade. Såsom mindre sannolikt bedömdes att den första explosionen härrörde från en sprängboj. På grund av tidsmellanrummet mellan explosionerna ansågs det icke sannolikt att minorna voro hopkopplade.

2) Såsom mindre sannolikt, men icke uteslutet, ansågs orsaken vara 2 torpeder, skjutna av 2 olika ubåtar, en från var sida. Den första torpeden skulle i så fall icka ha detonerat.

3) På grund av att såväl bb som STB-sidan visade inbuktningar i skrovet ansågs inre explosion utesluten.

Stockholm 27.10.42
O.Liljequist

DELGIVITS UD, KK, SKN, SJÖFARTSKOMMITTÉN 1939 & BESKICKN. I LONDON & BERLIN.

H-1386

UD:s presskommuniké

Ett av de hemgående lejdfartygen, Red AB Tarnsatlantics ms Remmaren, har idag på morgpnen krigsförlist, sannolikt genom minsprängning, och sjunkit utanför Norges sydvästkust. Samtliga ombv. ha räddats och tagits ombord på mt Sveajarl och ms Sven Salén som vidolyckstillfället samseglade med Remmaren och väntas inkomma på svenskt vatten en av de närmaste dagarna. Remmaren var på resa från Buenos Aires till Götebirg med last till största delen bestående av linfrö, foderkakor, hudar och skinn. Fartyget mätte 6160 ton dw och var ett av Transatlantics modernaste fartyg, byggt 1940.

Sthlm 22.10.42

(Hägglöf godkänt. Uppläst i TT kl 19 den 22.10, öv.lämnat t.Pressbyrån)

Ch.telegram UD till Beskickningen i London 22.10 kl21.30

Remmaren i morse kl 07 minsprängd och sänkt på överemskomna kursen lat N. 58 30'- O. 3 47'. Alla räddade. Intet känt orsaken.=Ministry Foreign A

Ch.telegram UD till Berlin 22.10 kl 20.30

76 Ehure Remmaren förolyckades å överenskommen kurs och utanför operations-

REMMAREN 22.10.42

gebiet angeläget i någon form erhålla bekräftelse att ej nya sjöfarts hinder finnas ifrågavarande farvatten. Balboa Saturnus fortsätta från svenskt vatten till Kristiansand imorgon. Bekräftelse bör erhållasxxxxxx senast senast avfärden Kristiansand.Temnaren avvaktar t.v.å svenskt vatten idag telefonledes begärt tillstånd utlöpa. Vi erinra att därest sådant medgivande ej erhålles trafiken kan befaras gå i baklås enär av nästa inkommande grupp om 3 fartyg endast 2 tillåtas passera Färöarna utan avlösning. Våra argument utbytesfrågan nu desamma sim beträffande Argnetina Uddeholm juli 1942 = Cabinet

Ch,telegram Berlin till UD 23.10 kl 16.50

56 OKM upplyst sjöfartshinder edert 76 ej bekanta men rückfrage gjord i Norge svar tidigast imorgon fm = Richert

Hemligt signalmeddelande till CM från ~~xxxxxxxx~~ Sven Saléns kontrollofficer
Via Gtbg radio, mottaget 22 10 09.47

Remmaren krigsförlist 05.42 sjunkit 07.22 GMT lat N 58°30' - O.3° 47' positionen är utanför Norges SW-kust 53' i bäring 258° från Obrestads fyr. Alla bärgade, därav 29 man å Sven Salén, 8 man å Sveajarl fortsätter kursen = Odqvist

Telegram UD till gen.konsulatet i Oslo 23.10

Meddela utgående Balboa Saturnus som väntas Kristiansand imorgon följande: Kvarligg X-sand tills vidare order erhållas= Cabinet

Ch,telegram Berlinbeskickn. till UD 23.10 kl 22.00

57 OKM meddelar ikväll efter kollationering med Norge att inga som helst tyska sjöfartshinder existera kursen zz däremot har ökad engelsk ubåtsaktivitet förmärkts sista tiden.= Richert

Ch.telegram London till UD 24.10 kl 18.50

1615 Inganya brittiska mineringar eller andra sjöfartshinder farvattnen där Remmaren förlist varför ändrad kurs ej påkallas härifrån= Sw minister

Telefonsamtal UD- Gen.konsulatet Oslo 25.10

Följande meddelande torde å snabbaste väg framföras till bfh å ms Balboa och mt Saturnus från UD och cm," Fortsätt resan."

(Tyskarna vägrat låta Temnaren avgå från svenskt vatten. Men ingen erinran mot att fartyget utlöper mot nästa inkommande lejdfartyg. Remmarens förlisning ej orsakats av tyska åtgärder)
(se även telegram sid 4)

UD 27.10 i ch.telegram underrättat Swedel,NY, och Rio-beskickningen att förhandlingar pågår i Berlin och london om de rubbningar i utbytes-

mekanismen som uppstått genom Remmarens förlisning.

Skrivelse från OKM,Berlin till marinattachén KK M. Östberg Berlin 27.10.42

Auf ihre rücksprche bezüglich des ms Remmaren erlaube ich mir,ihnen mitzuteilen, dass in der umgebung der von ihnen angegebenen untergangsstelle keine Deutsche Minen liegen, so dass selbst ein grösserer fehler in der standortbestimmung ein auflaufen auf deutsche Minensperre nicht zur folge hätten haben können. Da im seegebiet vor der südnorwegischen westküste in der nacht zum 23.10 feindliche Streitkräfte und auch U-boote vor der westküste durch luftaufklärung gemeldet wurden, besteht die möglichkeit, dass das Schiff einer englischen U-bootstorpedo zum opfer gefallen ist. Det untergang des Schiffes ist auf keinen fall auf Deutsche seekriegsmassnahmen zurückzuführen. Bezüglich der auslauferlaubniss für den Dampfer Temnaren wird die antwort durch das Auswärtige Amt erteilt.

Im auftrage
Besthorn
Korvettenkapitän
Leiter der Marineattachégruppe

30.10 42 klart att Temnaren skall utlöpa då Gullmaren kommer in .Temnaren avgick från Strömstad 18.11 42 kl 10fm. Som utbytesfartyg för Remmaren sökte UD ännu i nov 42 utverka Johnsonlinjens ms Colombia.

UD H60K vol 1554

Rapport från Remmarens kontrollofficer

23.7.42 Avgått från Göteborg ,passerat Kristiansand 24.7. och Thorshavn den 27.7 Under färden mellan dessa hamnar passerades ett 10-tal drivminor. Nor ok Skottland siktades ett engelskt plan och 2 vaktfartyg på långt håll. Alänt till Lissabon .8.8, och legat där för lossning och lastning till den 24.8 - Den 10.9 anlänt Buenos Aires och lastat där till 24.9. Där avled genom drunknig, sannolikt självmord, fartygets telegrafist NILS JOHANSSON, GTBG. 48 år och erhölls sådan som ersättning från Sveajarl. - 25.9 angjort Montevideo för bunkring och avgåttt 26.9 20.10 passerat thorshavn. 21.10 siktat en tysk flygbåt och en drivmina.

22.10 06.20 lat N. 58 29'- long .O. 3 46'krigsförliste Remmaren efter 2 explosioner förorsakade av 2 ej drivande minor eller ev. torped. Rörande händelseförloppet därvid anhåller jag vördsamt få åberopa till CM lämnad rapport. Efter förlisningen embarkerade jag i ms Sven Salén varefter resan fortsattes utan anmärkning. - 23.10 passerat tysk kontroll i Kristiansand och blevo fartygen där fördröjda till följd av tyska marinmyndig-

nREMMAREN 22.10.42

heternas önskan att få detaljerade uppgifter om Remmarens förlisning.
Fre 24.10 på morgonen lämnade Remmarens besättning Sven Salén och Sveajarl i Lysekil. Ovanstående rapport har blivit mycket kortfattad ,beroende på att samtliga koncept och arbetspapper gingo förlorade vid Remmarens förlisning.

Stockholm 29.10.42

N.F.Westerling

Kapten K.F.R

(7

Utdrag ur rapport av Sven Saléns kontrollofficer

Sven Salén avgick Santos 29.9.42 efter lastning där och i Montevideo.
22.10 i dagningen krigsförliste Remmaren och av dess besättning bärgades befh, kontrollofficeren och 27 man och 3 livbåtar.
23.10 kontroll utan anmärkningi KRistiansand
24.10 de skeppsbrutna lämnat i Lysekil. Anlänt Göteborg 26.10.

En erfarenhet från resan är att fartygen är bäst målade om fartygssidan är vit, emedan neutralitetsmärkena framträda tydligare än mot grå färg.

Kapten Sven Winquist

Utdrag ur rapport av Sveajarls kontrollofficer

24.9.42 avgått Buenos Aires.
Lör 3.10 mött Remmaren & Sven Salén. Fortsatt i formering.
4.10 passerat Pernambuco
mån 12.10 passerat punkt J. - Ons 14.10 passerat punkt I. Fre 16.10 passerat punkt H. Lör 17.10 ett plan kl 03 hörts passera över på relativt låg höjd .Lat N. 55 30 - W 28 50
Sön 18.10 passerat punkt G - Mån 19.10 pass punkt F
Tis 20.10 anlänt Thorshavn . E. kontroll bordat 13.50 Lättat amkar 15.35 fortsatt tillsammans. Ons 21.10 kl 12.53 passerat punkt E
Tors 22.10 06.50 iakttagit att Remmaren ändrat trim märkbart.Samtidigt meddelade Sven Salén att Remmarens minsprängts. Sveajarl genast gått upp BB om Remmaren och satt ut en livbåt. 07.50 tagit ombord 8 man som kommit upp med en av Remmarens livbåtar. Även livbåten senare bärgad. 09.07 fått meddelande från Sven Salen att alla bärgats från Remmaren.
09.18 full fart på angivna kursen,Sveajarl gått först.
Fre 23.10 kl 11. 08 anlänt Kristiansand syd,ankrat på inre redden. Tyskarna givit order kvarligga till nästa dag.
Lör 24.10 06.10 lättat och avgått med norsk lots - 15.40 anlänt till Sv. vatten , ankrat syd Herföl utanför Strömstad
Sön 25.10 lättat 06, eskort av minsvepare, mycket hårt väder,grov brytande sjö. Kl 11.40 av eskortfartygen beordrats in till lysekils redd på grund av minfaran. Anlänt Lysekil 13.07 Remmarens folk debarkerat 14.15 för att ta taåget till Göteborg.

REMMAREN 22.10.42

Mån 26.10 08.05 lättat , anlänt Göteborg 14 30, Amerikakajen
Kapten Curry Andersson

SKNEIII 243

Sveajarls fortsatta resa

24.10. kl 11.10 i SW 6-8 Beaufort på sydgående från Hälsö under eskort av minsvepare fick Sveajarl en brottsjö över Akterdäck och midskeppsöverbyggnaden varvid bommen till STB utsvängda livbåt bröts av och båtens roder skadades. Remmarens livbåt, som stod surrad på akterdäcktätt akter om midskeppshuset,kastades mot STB räcke där 2 stöttor kröktes. En landgång slets loss och 4 fönsterramar till befh dagrum och matsal skadades. Se i övrigt sid 9) De av Sveajarl upptagna männen från Remmaren var 3e styrman, 3e maskinisten, 2e maskinisten, motoreleven, matros Sven Svensson, lättmatroserna Thomas Eriksson och Erik Karlsson och motorman Lindahl.

Assurans

SKN 6.11.42 ersatt rederiet med 4.375.000:- samt i revers 375.000:-(7.4.43)

Effekter

SKN ersatt red, för effekter 6.10.43 kr 24819:90 (Red. utbet.26873:40)
Befh förlorat för 9290:- , fått ersättning med 3450:-
Befh bl.a förlorat 3 tavlor av Albert Engström, Schwaab och Lenglet 900:- stål-och kopparstick 100, litteratur 300, prydnadssaker 100, kuddar och dukar 200, ett par antika mässingljusstakar 80:-, Colt revolver med 240 patroner 174:- , Zeisskikare 500,mikroskop 120, sextant 1000:- 4 dussin tennisbollar 96, 6 lådor cigarrer 300, 2 lådor vin 120, fickur 30, ett gåvopaket inköpt i Buenos Aires 100.
Svarvare Lembke förlorat ett nytt pianodragspel värt 800:- och ett amerikanskt Elgin guldur 250:- 3e maskinisten sin vigselring 45:-

---

Artikel i " Sjömannen" nr 12 1942

Remmarens besättning kom söndag kväll till Göteborg (25.10.42) från Lysekil med befh Hjertstedt och kontrollofficeren Westerling i spetsen. Alla provisoriskt ekiperade. Efter att ha fått ut innestående hyra på Transatlantics kontor åkte alla till en herrekipering där rederiet ordnat med uttag av kläder. " Först fick vi em smäll mitt för rum 2," berättar någon, " och den smällen följdes nästan omedelbart av en större detonation,antagligen mitt mellan rum 2 och 3. De som var förut och midskepps på däck dränktes av en över 150 meter hög vattenpelare som delvis föll ner över däcken. Remmaren började ställa sig på nosen i sjön och alla rusade till sina livbåtsstationer. Frivakten fått bråttom att kasta på sig det bödändigaste mot kylan och rusa upp. Stark kuling och högsjö rådde men båtarna sjösattes utan olyckor

REMMAREN 22.10.42

och sjön var inte värre än att båtarna sedan kunde hållas på rätt köl. Det gavs ingen tid att rädda ägodelar En av dem vi talade med förlorat ett dyrbart dragspel (svarvare Lembke) och 1350 kronor. Alla cigaretter,godsaker, souvenirer och kaffe man haft med sig för att glädja familj och anhöriga gick förlorade. Remmarens värdefulla last en kännbar förlust för landet i sin helhet.

Terje Fredh:" Flykten & Hjälpen" (Lysekil 82)

Mina kopplad till en sprängboj

"Vi vågar inte följa med längre.Ni går på fel kurs", det morsemeddelandet sände lejdfartyget Sven Salén till ms Remmaren.Hon gick först av de 3 båtarna och varpå väg från Argentina till Göteborg. Fartygen var i Nordsjön. Morsemeddelandet lästes av en besättningsman på Remmaren som under sin tjänst på skolfartyget Abraham Rydberg lärt sig morse. Kaptne på Remmaren uppfattade meddelandet men i nästa skede var olyckan ett faktum. Remmaren skakades av 2 explosioner. Det vartidigt på morgonen och lugnt väder.(se ovan)Det antogs att Remmaren gått på en mina kopplad till en sprängboj,berättar elektriker Sten Björkman, Ronneby . Minan och bojen träffade 3ans lucka, so var fylld av linfrö i säckar. Detta innebar att Remmaren inte tog in vatteb så snabbt. Besättningen kunde i lugn och ro gå i båtarna. Kapten Hjertstedt maskinist Skoog, styrman Österberg, en matros och jag fick slå av linan till livbåten innan den kom i sjön. Sedan rodde vi 500 meter till Sven Salén som bärgade oss.

UD H 1545 LASTEN HEMLIG

Laster-Gtbgtrafiken.

Last intagen i Buenos Aires (Avgick 24.9.42 t.Gtbg)

3.093.440 kg linfrö i säckar	Sv.Oljeslageri AB, Göteborg
17826 kg ulltops (dry combed Wooltops)	Statens Reservförrådsnämnd
20038 kg får- & lammskinn	Sv.Garveriidkarnas Import-& Råvarufören
100.000 kg jordnötskakor	Svenska Spannmåls AB,Sthlm
200.000 kg jordnötsexpeller	Svenska Spannmåls AB, Sthlm
1.076.300 kg bomullsfrökakor	
57.000 kg torra hudar	Sv. Garveriidkarnas Import etc,Sthlm
11971 kg fårskinn	-"- -"-
2847 kg bomullsgarn (cotton yarns)	Gårda Fabrikers AB,Gtbg
2871 kg ullgarn	Borås Klädningstygsfabrik,Borås
20769 kg ull	Statens Reservförrådsnämnd
100 kg ullprover	Stamsö & Co, Sthlm
105214 kg torra hudar	Svenska Garveriidkarnas import etc
81191 kg torkade frukt	Svenska Kolonialvaruimportföreningen

forts.

REMMAREN 22.10.42

Last - forts

Inlastat i Lissabon

30.276 kg bivax	AB Lybeck, Rönne & Co,Gtbg
2301 kg koppar	Allmänna Sv. El.AB, Västerås
8050 kg Balata Coquirana/35 lådor.	AB Skandinaviska Rremfabriken, Gtbg
49.618 kg Harts	AB Allan Svensson,Malmö
69.377 kg harts	Samköp Ekonomiska Förening,Gtbg
54.929 kg harts	AB Larsson & Bake, Gtbg
7049 kg bivax	Nilsén & Co ltd AB, Sthlm
.183 kg harts	Scandinavian Naval Stores, Sthlm

Total last 5097 ton 697 kg.

Ytterligare lastinformation finns på SKNEVII vol 353:
Kopparpartiet på 2,3 ton var inte assurerat i SKN och förekommer bara på ett ställe i en lista till Svenska El.AB, Västerås.
I UD:s lista är inte medtaget 13.347 kg fernissa på 60 fat till Färg & Fernissindustrins Råvaruförening,Sthlm.
Inklusive fernissan blir totala lasten 5111 ton 44 kg (Inte 5068 som befh angivit i sin rapport)
Linfrölasten var i såväl bulk som säckar.
Partiet torra hudar, 162,2 ton, omfattade 13950 st.
Torkad frukt = 6830 lådor. Jordnötsfröexpeller = 3962 säckar.

Lasten assurerad i SKN för 3.936.794:- kr
SKN utbetalat totalt 3.351.869:51 tiden 27.10.42- 30.3.43

Länspumpen nr 3 1979

Remmarens 2e styrman Saltin berättar

Smällen var inte märkbart hård och först trodde vi Remmaren hade kolliderat med ngt flytande föremål, men så började förskeppet sänka sig ganska fort och hon fick BB slagsida. Maskinerna stoppades och alle man beordrades till båtarna. Vädret var molnigt och glomigt med sydlig vind och krabb sydlig sjö. (Saltin nämner inte explosion nr 2 utan skildrar i fortsättningen båtarnas utsättande)De utsvängda båtarna var surrade till sidan med kraftiga manillastroppar. BB båtar hade nästan vattenfyllts av vattenkaskade från explosionen och var tunga att hantera.Yxorna som vi skulle kapa stropparna med var så klent konstruerade att vi fick skaften i handen och yxan flög all världens väg. Taljelöparna var fuktiga och svårhanterliga. BB aktra båt firades så snabbt i sjön att bara kontrollofficeren och 4 av kökspersonalen kom med iden ,STB aktra båt kom lyckligt i sjön men STB förliga båt kunde inte firas pg av slagsidan.

REMMAREN 22.10.42

STB båtbesättning fick därför gå över till BB förliga båt som härigenom blev hårt lastad. Allt gick dock efter omständigheterna bra. Från båtarna kunde vi på avstånd följa Remmarens undergång. Akterskeppet reste sig upp så att fartyget stod nästan lodrätt, allt löst på akterdäcket,bla flottarna rullade iväg mot midskeppshuset där de krossades. Den svenska flaggan vajade hela tiden i vinden ända till dess Fartyget försvann i djupet. Det var en pressande och beklämmande syn att se detta trivsamma och förnämliga fartyg försvinna för alltid. Sven Salen och Sveajarl hade saktat farten och låg och kretsade runt olycksplatsen. Vi togs upp och fick all möjlig uppassning. I Kristiansand fick vi stanna ngt längre denna gång pg av Remmarens förlisning. Eskorterade av minsvepare från Strömstad fick vi fortsätta i dagsljus men måste ankra i skymningen på grund av minfaran. Vi måste därför anlöpa Lysekil och där tog Remmarens folk tåget till Göteborg. Där inkvarterades alla som inte hade sin hem där på hotell Hemland i Nordstan. Vi fick ekipera oss första dagen eftersom vi lämnat Remmaren i de kläder vi gick ochstod i. Allt det övriga gick förlorat. Ersättningen enligt sjölagen för förlorade effekter var vid en tiden ynklig.Den räckte kmappast till att köpaden billig aste kostymen. Vi fick ett år senare en extra summa från rederiet som kompensation för våra förluster. På Hotell Hemlnan gjorde vi upp avräkningen och avmönstringen för samtliga. - Sänkningen av Remmaren förorsakades med all sannolikhet av torpedering. Det stora djup vi befann oss på talar mer för torpedering än för minsprängning. Remmarens krigsförlisning drogs också inför domstol i Tyskland efter kriget (?!)

Egna noteringar

Sjönk på 250-300 meters djup

Fartygen hade kommit ca 70' SW Stavanger kl 06.10 tors 22.10 då den första explosionen inträffade föut om BB följd kl 06.12 av en mycket kraftig explosion rakt under rum 2 varvid luckor,last ock skärstockar ien eldflamma och en väldig rök- och vattenkaskad slungades upp ur 2ans lucköppning. Remmaren krängde överåt BB och började sjunka med stävan före. Livbåtsalarm gavs med tyfon och alarmklockor och maskinerna stoppades. Snabbt och i god ordning sattes 3 båtar ut och lämnade fartyget. STB förliga båt kunde inte sjösättas pg av slagsidan.I kontrollofficer Westerlings båt var 4 man i pyjamas och Westerling själv fick kläder av son kollega ombord på Sven Salén.Det var många som kom i båtarna mycket lättklädda.29 man togs upp av Sven Salén (2a lejdresan) och 8 man av Sveajarl (3e lejdresan)

Kl 07.15 hade Remmaren mycket stark BB slagsida och låg med hela backen under ytan. Kl 07.55 gick hon i djupet med aktern i vädret och endast olja och spillror täckte havsytan. Sven Salen tog upp 2 av livbåtarna och en livboj. Djupet där Remmaren sjönk uppgår till 250-300 meter. Lör 24.10kl

REMMAREN 22.10.42

16.30 kom fartygen till Strömstad där minsvepare väntade. Sön 25.10 kl 16 anlöptes Lysekil för natten på grund av minfaran och Remmarens folk lämnade och tog tåg till Göteborgs central där rederiets representanter tog samtliga till Transatlantics huvudkontor. Sveajarl och Sven Salen kom till. Göteborg på e m Mån 26.10. - Den 8.12 42 meddelades att flottar,livbojar o.a vrakrester från Remmaren flutit iland vid Fröja i Tröndelag.

Kapten Hjertstedt död 17.11.56

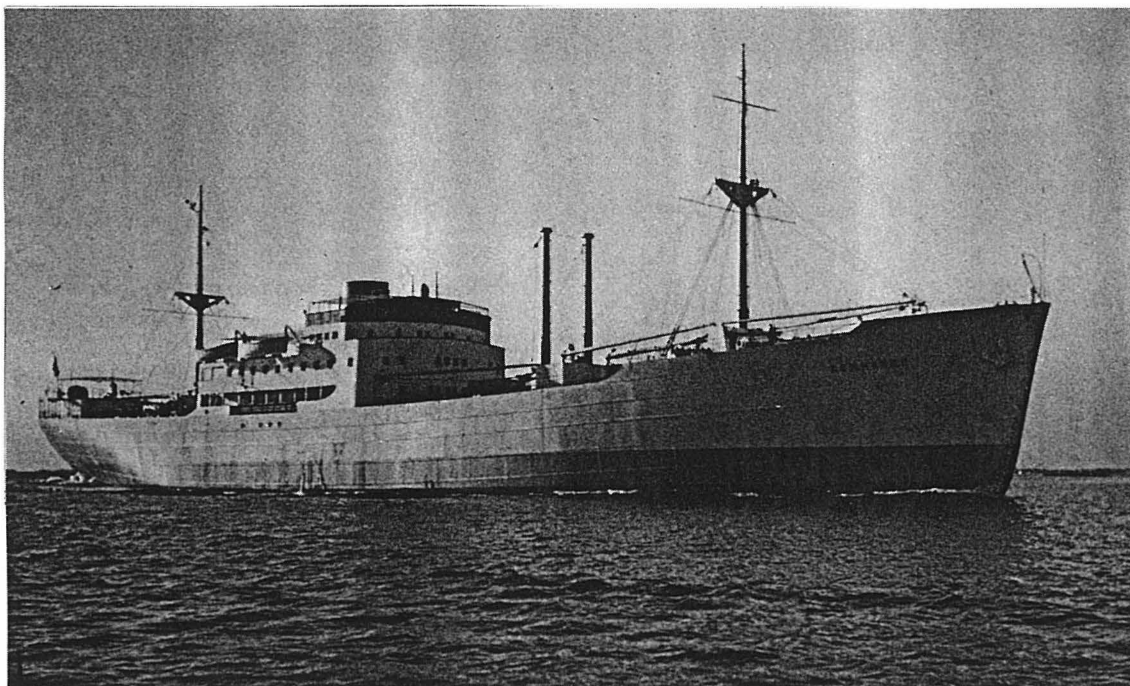
Vid 68 års ålder avled befh Hellen Hjertstedt den 17.11.56 i sitt hem i Kungsbacka. Han hade pensionerats som befh på Mattawunga 1946 och ägnade sina sista år åt historisk forskning om antikens krigsfartyg. Han var befh på ms Gullmaren då hon på kvällen den 30.12 40 kom till Göteborg som det första lejdfartyget västerifrån ,med full last av kaffe och livsmedel från NY. Sveadrott hade redan den 9.9.40 kommit till Göteborg med oljelast från Corpud Christi och med svensk örlogseskort från Färöarna, men hon var ett undantag, och det var Gullmaren 30.12 40 som så att säga inledde den s.k Göteborgstrafiken. Det var nära tt Gullmaren aldrig nått Svensk hamn. Inkommen i Nordsjön i svår NW storm kunde hon inte som uppgjort få kontakt med Bergens radio för erhållande av färska tyska kursanvisningar. På guds försyn klarade hon sig ändå genom minfälten. Det visade sig att Bergens radio förstörts vid ett flyganfall dagen innan.
Remmarens chief Axel Karlsson, Gtbg, pensionerades 1949 och avled i mars 1960, 73 år gammal.

Historik

Motorfartyg på 3776 brton byggt 1940 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L.125,1 B. 16.2 Tillhörigt redAB Transatlantic (Gunnar Carlsson) Göteborg. Sjösatt 11.4, lev 28.10.40. Avsett för rederiets Sydafrikalinjen men på grund av kriget och avspärrningen ixäkkekxuppkagkxefkkerxkexx upplagt eft. leveransen. 6160 dw. Open shelterdäckare med lång back,soft nose stäv och kryssarakter. 5 luckor, 10 el winschar, 8 st 5-tons och2 st 15-tons bommar, 2 master, ett par bompålar mellan lucka 2 och 3, samtliga placerade på masthus. Ett kyllastrum på 45000 kbft. Centraliserad luftkonditionering för inredning och lastrum istf ventilatorer. Gyrokopmass, radiopejl, ekolod etc 2 st 6-cyl 2-takts enkelverkande direkt omkastbara Götaverken Dieselmotorer på 5100 ihkr. 14,5 knop på last. 3 st 3-cyl 2-takts165 hkr hjälpmotorer från NOHAB kopploldae till 3 110kw ASEA likströmsgeneratorer. Förnämlig inredning ,ritad och lev av G.A.Berghs arkitektfirma,Kungsgatan 35,Stockholm. Inredning för 12 passagerare i 8 enkelhytter med privata badrum och 2 lyxsviter med dag-sov-och badrum. 4 av nekelhytterna förbundna sinsemellan parvisgenom en dörr för att kunna tjäna som dubbelhytter. Elegant matsalong i ljusa färger med färgglada draperier och gardiner och sittplatser för 20

REMMAREN 22.10.42

personer. Röksalong en trappa upp på promenaddäck med blyinfattade fönster, öppen spis, orientaliska mattor och antika möbler i ek. Befh svit på undre bryggan flankerad av 2 inbyggda verandacafeer med utgångar till en utsikts-veranda på förkant av midskeppshuset, varifrån passagerarna hde fri sikt föröver. På akterkant av promenaddäck låg för befälet på akterkant ett rök- och ett läsrum med glasdörrar ut till en för befälet reserverad veranda på midskeppshustes akterkant. I sjukhytten såväl balanskoj som Huskins dubbelkoj .Särskild tallyhytt och särskilt strykrum . Privat kontor i befh inredning. -All manskapsinredning, inkl mässar, akterut. den 1.1.41 löpte Remmaren ut från Göteborg som vårt första utgående lejdfartyg till Sydamerika med återkomst till Gtbg annandag påsk 1941. På tredje lejd-resan avled 12.2.42 på sjukhus i Buenos Aires befh Oscar Huldtgren, Gbg efter att ha fallit ihop på däck under rådande värmebölja. Han led av svagt hjärta. Ie styrman Östberg fick överta befälet och Remmaren anlände till Gtbg 20.342 tillsammans med ms Peru. Ombord fanns askan av kapten Huldtgren. - Den 27.3.42 i Gtbg föll en stuveriarbetare ner i ett av rummen, ettfall på 7 meter, och avled senare på Sahlgrenska. Det var 63-årige f.d. matrosen Sven Arvid Andersson, Gtbg, som halkade vid pålucknin ger - I aug 42 i Buenos Aires drunknade telegrafisten Nils Johansson, Gtbg, 48 år vars plats på sista resan hemåt intogs av R.Schölander, utlånad från Svea-jarl.



REMMAREN 22.10.42



25.10.42 kom Remmarens folk till Göteborgs central direkt från Lysekil där de landsatts.

VALENCIA 25.10.42

MINSPRÄNGD MED MALMLAST VID GILLELEJE FYRSKEPP.

Rapport

Avgick tors 22.10.42 från Oxelösund dest. till Rotterdam. Rumslast av 2424 ton järnmalm. Djupg F. 18'4"- A. 18'8" 22 ombv.
Minsprängd sön 25.10 07.25 c:a 1½' från Gilleleje Fyrskepp i NW riktning. Vind W 7, grov sjö, klart. Befh, Ie styrman, utkik och rorsman på bryggan. Rodret bortsprängt, hytter och inredning ramponerade,hål i bordläggningen. Magnetmina. 2 man lätt skadade Fartyget totalförlust.

xxx xxx xxx

Tors 22.10 kl 19 avgått Oxelösund. Kl 19.25 ankrat i väntan pådagningen.
Fre 23.10 05.40 lättat nakar och fortsatt inomskärs under lots ledning.
23.45 gått till ankars vid Garpen för att invänta lots.
Lör 24.10 03.30 lättat ankar o fortsatt u lots ledning innanför 3-mils-gränsen till Trelleborgs redd för vidare instruktioner från rederiet. Kl 20.15 anlänt Trelleborgs redd där lotsarna lämnat brev att fortsätta resan genom Falsterbokanalen. Öresund och Bälterna samt en önskan att att sällskap skulle göras med bolagets ss Algeria som också befann sig vid Trelleborg.
Sön 25.10 kl 05.40 gått t.ankars utanför Viken och norr om spärren för att invänta Algeria. Lämnat lotsen. kl 06.10 fortsatt i sällskap med Algeri som gick något före. Kursen satts magn. WNW i samråd med Algerias befh Vind W7, med grov sjö och överspolning. Utkiken var satt på bryggan och vakten sköttes av befh och Ie styrman. Vid siktandet av Gillileje fyrskepp ändrat kurs något BB hän ock 07.15 passerat fyrskeppet på 1½' avstånd. IO minuter senare inträffade en våldsam explosion intill akter skeppet som skakade hela fartyget varvid inredning och hytter ramponerades, ventiler och glasrutor splittrades och lösa föremål på däck slungades upp i luften. En tjock vatten- och rökpelare uppstod vilket tyder på en magnetmina. Besättningen bemannade och firade snabbt de utsvängda livbåtarna som firades i sjön. Under båtarnas sjösättande hörde en kraftig explosion från maskinrummet. Från livbåtarna i sjön upptäcktes att vid fartgets sättningar i sjöhävningen att rodret var bortsprängt och ett gapande hål i bordläggningen under skansen på BB låring. Fartyget sjönk allt djupare med akterskeppet och och försvann kl 18.1i helt med aktern före. Endast masttopparna synliga ovan ytan. Hela besättningen togs upp av Algeria som som stoppat på 200 meters avstånd. Ingen hade erhållit några skador av större betydelse. Ingen kunnat rädda någonting på grund av brådskan,mörkret och de raserade hytterna. Alla skeppspapper gått förlorade. Algeria kom kl13 in till Hälsinborg där Valencias folk landsattes och inkvarterades på sjömanshemmet.

Göteborg 29.10.42
G.Melander befh

VALENCIA 25.10.42

Sjöförklaring i Göteborg den 5.11.42 kl 14

Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Befh Mellander: Vid explosionen befann sig Algeria något på Valencias STB bog. Den andra explosionen troligen även den en mina .
2e styrman Holmberg: Vakthavande på bryggan. Explosion nr 2 i maskinrummet möjligen ett ångrör eller något annat i maskineriet.
Chiefen Sjöberg: Befann sig i maskinrummet vid första explosionen. Stoppat maskin och skyndat upp på däck. Den andra explosionen troligen även den en mina.
Matros Mårtensson: Utkik på bryggan vid första explosionen.
Lättmatros Westerlund: Rorsman -"- -"-
Lättmatros Ekberg: Var på däck vid explosionen .Skyndat till sin livbåt. När han kommit till densamma inträffade en andra explosion.Vet ej om även det var en mina.

SKNEIII 244

Telegram till Sv.Lloyd från ss Algeria 25.10 kl 07.15

Fartyget sjunket efter minsprängning Gilleleje hela besättningen välbehållen ombord olofsson angör hälsingborg = Melander
(Befh senare meddelat rederiet att Valencia ligger på 22-24 meters vatten med masttopparna synliga 2-3 famnar ovan vattenytan)

KK vol 167

Crew list

Befh Gustaf Adolf Melander,Plantagegatan 11, Gtbg, 19.4.87 (19.10.42)
1e styrman Erik Gustaf Fredrik Eriksson,9.4.00 (17.4.42 H-b)
2e styrman Einar Wallentin Holmberg, 6.3.11 3 år ombord
Telegrafist Erik Birger Flodmark, 28.3.93
Chief Karl August Sjöberg, 30.12 80
Maskinist Olof Nilsson, 29.11.88
Stuert Henrik Ivar Svensson, 26.7.93
Kock Per Axel Botvid Palm, 28.7.13
Mässuppassare Rolf Gösta Larsson, 17.10.19
Båtsman John Gottfrid Karlsson, 29.5.92
Matros Edvin Mårtensson, 22.8.92
Matros Sven Gösta Orvar Söderman,19.11.09
Lättmatros Sten Rune Westerlund, 24.6.19
Lättmatros Edmund Bertil Elias Ekberg, 13.8.16
Jungman Bror Arne Persson, 23.7.20
Donkeyman Karl Emil Davidsson, 11.8.90 (Finsk)
Smörjare Einar Reinhild Borg, 28.12 06
Eldare Jöns Hedin, 22.11 76

Forts

VALENCIA 25.10.42
Crrew list forts

Eldare Karl Oscar Helge Johansson, 2.12 11
Eldare Rotislav Cyliakos, 19.12 06 -skakkäsxxxxsx (Statslös ryss)
Lämpare Erik Wilhelm Frans, 12.4.10
Maskinelev Torsten Bergman-Gunnarsson, 27.2.19

KK memorial 23.12 42

Av allt att döma gått på en magnetmina. Huruvida explosionen i maskinrummet härledde sig från ytterligare en mina har icke med säkerhet kunnat fastslås vid sjöförhöret.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 244 Vrakgods

MS Mathilte av Lemvig som går i paketfart Köpenhamn- Limfjordshavne bärga en flotte från Valencia, lätt skadad och med endast enstaka inventarier i behåll. Införd till Aggersund, och såld av Theo.Kock i Köpenhamn för 75 kr till bärgaren. - En skadad livbåt, 7,2x 2,2 meter, gråmålad, furu på kopparklink med div. proviant och utrustning inbärgad till Lerberget av fiskare L.Johansson. Senare såld för 160:- till redAB Patria i Hälsingborg. En eka, 4,25x1,3 meter, och en landgång införts till Lerberget av fiskare G.Lund. Båda sålts till Sv.Lloyd för 255:- En flotte med full utrustning i sakat skick i skadat skick inbärgats till Höganäs och sålts där för 75:- 112 lastluckor införts till Höganäs och Lerberget av fiskebåtar o sålts för 107:- till olika köpare. 12 skadade plankor tillföll bärgaren J.Bodelsson i Lerberget. 9 värdelösa livbälten inbärgats till Höganäs av lotsförman G Grothén. Ett flaggskåp med 91 signalflaggor införts t. Höganäs av J Svantesson och sålts till Sv.Loyd för 389:- Den av Algeria till Hälsingborg införda livbåten, 7,2x2,2 ms, likadan som den till Lerberget införda sålts till Sv.Lloyd för 1500:- Efter avdrag för bärgarlöner 423:50 blev det en priveny för SKNn på 1773:- den 22.12.52

Effekter

SKN ersatt rederiet 9.12.42 med 13966:- för effekter & instrument
Inga listor finns, endast utbetalningsslippar.
SKN ej ersatt befh glasögon 29 och förstoringsglas 6:-
SKN ej ersatt Ie styrmans Underwood reseskrivmaskin 400:-
SKN ej ersatt chefens 2 par glasögon 130:-

Theo.Koch i brev 29.10.42 till SKN från Köpenhamn

...Skibet er sunket c:a 1 sömil nord for Gilleleje flak fyrskib og ligger paa 20- 22 ms vand med masttoppene c:a 5 meter over vandet. Skibet er afmerket med en vaag-vager , og lysböje vil blive udlagt saa hurtigt for-

holdene tillader det. Switzers vil ved förste lejlighed foretage en dykkerundersögelse af skibet, og saa snart vi har faaet dykkerrapport skal de blive underrettet

---

Switzers dykarrapport ,København 16.11.42

Vraket undersökt 12.11 och 14.11 av dykarbåten Ull.
Fartyget ligger på ca 22 meters djup stävande i ca sydost på mjuk lerbotten. (Blöd slik)

STB side: Forstaevnen er gaaet 8-9′ned i grunden. Udfor forkant af broen er skibssiden bulet indad i en krap bule fra daek og til grunden (omtrent 4 pladebredder) med enkelte revner, ogenkelte nagler mangler. Udfor agsterste del af luge nr 1 og agterefter til udfor agterkanten af brohuset er överste pladerang böjet indad. Udfor forkant af luge nr 1 er en svag bule i retning op og ned i tredje og fjaerde pladerang fra dekket. Agterstaevnen er knaekket over ved overkant af skruehullet. Agterstaevnen staar 10′ned i grunden.

BB side: Udfor forkant af broen er skibssiden bulet udad og indad i krappe buler med enkelte revner, og enkelte nagler mangler. Udfor agtermasten er skibssiden i 3dje og 4de pladerang fra dekket bulet lidt udad.Helt agter,oppe under kaaringen, er pladerne bulet og trykket indad.

Daekket: Luge nr 1 aaben, skerstokkene paa plads. Cirka fra agterste del af luge nr 1 og agterefter til forkant af luge nr 3 er daekket trykket nedad. Mastekraven paa formasten er trukket 3′nedad.

Luge nr 2 Lugedaekdlene i förreste hjörne om BB er borte,de andre paa plads. Imellem luge 2 og brohuset er daekket STB og BB kröllet sammen, revnet og gaaet fraa langs skibssiden. STB og BBer de forreste hjörner of brohuset bulet,skanseklaedningen og stötter under broen böjet, underbroen er trykket udad og gaaet fra paa brohusets forreste hjörne og brokledet i begge sider paa forkant trykket agterefter.

Luge nr 3: Er aaben. Midt udfor luge nr 3 STB og BB side er daekket bulet lidt ~~udad~~ opad, og STB er pejleröre gaaet 3′′op af dekket.

Skorstenen: Er trykket en del sammen forneden og revnet i flere steder.

Maskinskylightet: Er trykket nedad paa midten og den midterste lem i hver side mangler.

Luge nr 4: De to forreste rum imellem skerstokkene aabne.

Luge nr 5: Aaben, skerstokkene er ladt ned i lasten.

København 16.11.42

M .Månsson

Dykker

VALENCIA 25,10.42

Theo.Koch,Köpenhamn , 17.11.42 till SKN

(Översänt dykarrapporten) "Vi har konfereret med Switzers. om eventuell haevning af skibet, men man er af den anskuelsen at det -med den ladning der findes ombord,og som först skal tages ud. og er af saa ringe. verdi - ikke kan lönne sig at bjerge skibet som jo har faaet betydelige skader. Selv om man skulde tenke paa bjergning bliver det nödvendigt at lade skib et staa vinteren over, og i den tid vil skibet sikkert blive ydligere beskadigt.

Dito 4.12 42

Under henvisning til denne sag skal vi meddele at vi stadig ikke fra myndighederne har kunnet faa oplyst hvilke betingelser man stiller med hensyn til fjernelsen af vraget,hvilket ligger i,at vejret i de sidste 2-3 uger har vaeret meget ugunstig og forhindret en ytterligere dykkerundersögelse. Der er forskjellige köbere framme,men hidtiller kunafgivet et bud paa kr 1750:- for vraget. Vi söger saa hurtig som muligt at faa ministeriets betingelser frem.

7Dito 6.12.42

Theo Koch sänt till SKN Marineministeriets betingelser vedrörende ss Valencia, enligt vilket ägarna till vraket ålägges att föra den 1.7.43 undanröja vraket till ett minsta djup av 15 meter över ev. vrakrester, enligt paragraf 6 i lagen av den 9.4.09. I annat fall ombesörjer ministeriet borträjningen av vraket.

Vraket sålt

21.1.43 träffades i Köpenhamn avtal mellan Theo.Koch och entrepenören Henry Nadersen, Köpenhamn, att den senare för 6500 danska kronor övertar alla kostnader och allt ansvar för vrakets utmärkning och borträjning visavi Marinministeriet.

Assurans

SKN 20.11.42 betalat rederiet 935.000:- för totalförlust
Proveny för sålt vrakgods 22.12.43 1773:- kr
Proveny för vraket 12.8.43 4503:49 från Theo.Koch.

Egna noteringar.

Historik

Lastångare på 1514 brton byggd 1925 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål L.82,9 B. 12,5 Tillhörig Svenska Lloyd (R.Bökman) i Göteborg.Kontrakterad 11.2.25 Sjösatt 10.10.25 döpt av fru Metclafe, lev.17.12.25.2 genomgående däck, 2590 dw, rak stäv, back, häckakter,5 luckor,salongshus mellan lucka 2 och 3 . Valencia var det första av Lloyds lastfartyg på Medelhavet som

VALENCIA 25.10.42

försågs med 2 hytter för 6 passagerare i salongshuset där även befh dag- och sovhytter, badrum, gnisthytt,smakfull salong i vitt låg. - Befälsinredn. i midskeppshuset, manskapet akter. Triplemaskin på 1050 ihkr av varvets fabrikat. 2 huvudpannor och donkeypanna för winscharna i hman etc El. ljus. trådlös telegrafi. Kontrollanten vid fartygets byggande,kapen Lörquist, förde Valencia till sin död 1932. Valencia var det i april 1923 nykonstituerade Öresundsvarvets 2a bygge . Det föregående,ss Arnild Bratt, hade byggts på spekulation. Varvet bildades 16.12.25 men gick i konkurs 27.3.22 på grund av depressionen sedan ms Canton levererats. - På resa Cartagena-Valencia- Göteborg med apelsinlast prejades fartyget sönem 18.4.37 i Gibraltar sund av en Francokryssare och togs in till Ceuta i spanska Marocko där hela lasten, 27000 lådor apelsiner, beslagtogs och lossades. Samma öde mötte Iberias apelsinlast 20.4.37. Valencias last fördes direkt till ss Hermes av Hamburg, dest. till Hamburg. - 27.11.37 prejades a Valencia åter men släpptes denna gång. Kapades ytterligare 2 gånger under spanska inbördeskriget. -Befh Birger Lundwall ,Enskede, hade den 19.10.42 lämnat över fartyget till kapten Melander och gått i förtidspension vid 56 års ålder.

HEMLIG

BENGT STURE 28.10.42

FÖRSVUNNEN MED MAN OCH ALLT I SÖDRA ÖSTERSJÖN - SÄNKT AV RYSK U-BÅT.
ÖVERLEVANDE AV U-BÅTEN FÖRTS TILL KRONSTADT - DERAS ÖDE OKÄNT.
AFFÄREN 1991 FORTFARANDE HEMLIGSTÄMPLAD PÅ UD
" AV HÄNSYN TILL DE ANHÖRIGA."

Rapport om sjöolycka

Avgick Danzig ons 28.10.42 kl 15 destinerad via Trelleborg till Oxelösund. Rumslast av 1212,5 ton kol. Ingen däckslast. Djupg obekant.15 ombv Fartyget försvunnit med man och allt,antagligen minsprängt eller torpederat den 28 eller 29.10.42.Hela besättningen,14 man och en kvinna,torde ha omkommit. Vind och sjö: Antagligen ringa vind och sjö. Väder (sikt):Möjligen tjocka. Vilken hade befälet ombord: Obekant. Var befann sig fartyget: obekant. Kompassjustering april 1942 i Göteborg. Senast torrsatt qpril 42.

Trelleborg 8.12.42
Red.AB Eruths.

Till Rådhusrätten i Trelleborg

I egenskap av verkställande direktör i red AB Eruths,får jag härmed anmäla mig till avgivande av sjöförklaring avden anledningen att bolaget tillhöriga ångaren Bengt Sture,som i fullt sjövärdigt skick,vederbörligen bemannad och utrustad, kl 15 den 28 oktober 1942 med last av 1212,5 ton kol avgick från Danzig destinerad till Oxelösund via Trelleborg, synes under resan hava torpederats och gått förlorad med man och allt.Till närmare upplysning i saken får jag meddela följande: I telegram den 28.10,som i bestyrkt översättning bifogas (Bil.1)meddelade Bengt Stures mäklare i Danzig att fartyget samma dag kl 15 afgått från Danzig med ovan angivna last.Normalt borde fartyget ha anlänt till Trelleborg på morgonen 30.10.Då fartyget ännu 31.10 ej avhörts,anmodade bolaget telegrafiskt mäklaren i Danzig att undersöka och meddela upplsyning angående fartyget och dess position. I telegramsvar samma dag (Bil.2) meddelade mäklaren att upplysning om Bengt Stures position icke stode att erhålla i Danzig. Genom de svenska myndigheternas försorg har utan resultat flygspaningar efter Bengt Sture verkställts. Vidar har på bolagets hemställan Kungl .UDhos de tyska myndigheterna begärt upplysningar ochefterforskningar rörande Bengt Sture,men hava , enligt vad Kungl. UD meddelat (Bil.3) vid dessa efterforskningar intet spår av fartyget hittills anträffats.Det har emellertid kommit till bolagets kännedom att ryska ubåtar vid tidpunkten för Bengt Stures resa opererat i de farvatten vilka fartyget på sin resa haft att passera., och må det framhållas att även en större finsk ångare Mercator,som den 26 sistlidne oktober,alltså 2 dagar före Bengt Sture, avgått från Danzig,också spårlöst försvunnit.Närmare upplysning rörande förhållandena vid tiden för Bengt Stures resa innefatts i

BENGT STURE 28.10.42

bifogade bestyrkta utdrag ur svenska ss Nedjans skeppsdagbok.(Bil.4) som utvisar att tyska myndigheter gjort de från Danzig avgående fartygens befälhavare uppmärksamma på att stor fara för ubåtsanfll förefunnes.Av dessa sålunda verkställda undersökningarna och det förhållandet att svaga vindar vid ifrågavarande tidpunkt varit rådande i Södra Östersjön,till utredning varom utdrag av Trelleborgs Hamnväderleksjournal (Bil.5) bifogas,torde nu mera vara fastställt utom allt tvivel att Bengt Sture gått under med man och allt till följd av torpedering eller möjligen minsprängning. Härför talar också den omständigheten att icke några som helst vrakspillror hittills kunnat,trots ivriga efterforskningar,anträffas. - Bengt Sture hade, på ( )ätt bifogade besiktningsrapport (Bil.6) utvisar, i mars 1951 undergått vederbörlig sjövärdighetsbesiktning av Fartygsinspektionen i Göteborg. Då fartyget därefter omsorgsfullt underhållits,var det vid avgången fr( ) Danzig i fullt sjövärdigt skick.Rapport enligt paragraf 40 Sjölagen (se ovan) samt förteckning över Bengt Stures besättning vid avgången från Danzig bifogas.

Trelleborg 8.12.42
Sture Eruths

HEMLIG

Besättningslista (Kompl. UD & SKN)

- Befh Sture Hedberg,Vitemölla,Vitaby, 12.12.98 i Vitaby (sedan 1941)
- 1e styrman John Arne Walter, Västergatan 5, Malmö,25.12.10 i Hälsingborg
- 2e styrman Per Ivan Alfred Kappelin, Celciusgatan 4,Malmö, 21.8.18 i Skanör
- 1e maskinist Gustaf Roslind, Kungsgatan 28,Malmö, 12.3.90 Malmö.
  (Roslind var semestervikarie & skulle ha lämnat i Trelleborg)
- 2e maskinist Armand August Bergström, Framtidsgatan 26,Kävlinge,10.5.04 i Köpenhamn
- Föreståndarska Ketty Maria von Hamm, Excersisgatan 8,Malmö, 12.9.98 Malmö
  Hon gick till sjöss 1930 då maken sjökapten Carl v.Hamm dog.
- Ko( ) Eskil Thelin,Vemmenhögsgatan 43,Trelleborg, 27.6.18 Trelleborg.
- Matros Valfrid Leopold Johansson, Fors, Ävb län, 13.1.90 Svarteborg:Bhl.
- Matros Ivar Harry Benjaminsson, Stadsägan 2403,Lundby, 14.7.12 Skaftö,Bhl.
- Lättmatros Nils Fritz, Östra Vram, 2.4.19 i Huaröd,Kristianstad län.
- Jungman Bror Gösta Möller, Gislöv nr 9, Trelleborg, 7.11.25 Gislöv (Aug -42)
- Jungman Wilhelm Folke Melin, Vestergatan 30,Trelleborg,11.9.26 (Sept -42)
- Eldare Jens W.Jensen, Aalsgaten 59, Skien,Norge,25.11.99 Skien
- Eldare Sven Gustaf Forsberg, Neptunsgatan 9,Sundsvall, 26 år

Eldare F,Sandberg, Ytlings,Othem,Gotland, 26.8.09 i Visby

Se även sid. 7 och 10

Till Sjöförklaringen i Trelleborg 14.12.42 ingivna bilagor

Bilaga 1 Telegram Danzig 5 887 22 W 28/10 17.00 = Stureus Trelleborg

"Bengt Sture ist abgegangen 1212,5 gelden bebunkert 120 bestand 150 anschaffet Dampfrohr aussendimension 55 mm laenge 4,25 meter Kupferrohr = Hedberg Bergtrans. + "

Vänd

BENGT STURE 28.10.42

Telegramöversättning (sid 2): Bengt Sture avgått 1212½ ton kol.Bunkrat 120 ton kol, totalt bunkers 150 ton.Anskaffat ångrör dim 55 mm, längd 4,25 meter i koppar. Hedberg, Bergtrans.

Bilaga 2 Telegram Danzig T 672 8W 31/10 15.10 = Stureus Trelleborg "Bengt Sture position hier nicht feststellbar" = Bergtrans

---

Bilaga 3 Kung, Svenska Beskickningen Berlin den 25 nov. 1942
Ang Saknade ss Bengt Sture Nr 1374 HP 39

Till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärenden.

Härmed får jag vördsamt meddela att Beskickningen genom Marinattachén hos Oberkommando der Kriegsmarine ochgenom konsulaten i Danzig och i Stettin hos vederbörande lokala marinmyndigheter sökt erhålla upplysningar rörande s/s Bengt Stures öde. Enligt hittills inkomna upplysningar ha några spår av fartygeticke anträffats .Marinattachén har hos OKM begärt officiellt besked rörande resultatten av undersökningarna, vilka besked kommer att insändas så snart de erhållits.

Arvid Richert.

Bilaga 4 Utdrag ur skeppsdagboken å ss Nedjan av Simrishamn

Måndagen den 2 november 1942.

Under fartygets uppehåll i Danzig ons 28.10.42 omkring kl 14 besökte befh på ss Nedjan ss Bengt Sture av Trelleborg som då låg klar för avgång.Under besöket på ss Bengt Sture fördes samtal med detta fartygs befh,huvudsakligas om fartygets banigering såväl till som från Danzig,varav framgick att fartygeh navigerats samma väg från Trelleborg till Danzig, och samma väg skulle ss Bengt Sture navigera på återresan enligt utsago av dess befh,vilket även blev fallet med ss Nedjan somunder uppehållet i Danzig erhöll kollast till Trelleborg. Fredagen den 30.10 var befh å ss Nedjan iland och erhöll kursanvisningar för hemresan.Enligt kursanvsiningen skulle fartyget navigeras till Hela enligt erhållen anvisning och därefter på djupt vatten, även erhölls upplysningar att stor ubåtsrisk förelåg utanför Tyska kusten,varför skärpt försiktighet skulle iakttagas,ävenså att ubåtsanfall förekommit under onsdagen 28.10 utanför Leeba,med för mig okänt resultat.
Vid avgången från Danzig 31.10 upplyste myndigheterna ånyo om att stor risk för ubåtsanfall förelåg,varför stor försiktighet skulle företagas. Nedjan anvigerades från Danzig till Trelleborg enligt nedanstående kurser.
Från Neufahrwasser angöringsboj till Hela lysboj enligt tyska marinmyndigheternas kursanvisningar. Från Hela lysboj styrdes därefter följande kurser: Se sid 4 forts

BENGT STURE 28.10.42

Forts Nedjans skeppsdagbok

Från Hela lysboj styrdes	magn kurs	N 20 W	distans	= 18′
vidare	-"-	N 66 W	-" -	= 13′
	-"-	N 87 W	-"-	= 29′
	-"-	S 68 W	-"-	= 80′
	-"-	N 70 W	-"-	= 46′
	-"-	N 68 W	-"-	= 19′
	-"-	N25 W	-"-	= 25′
	-"-	N 6 W	-"-	= till Trelleborgs redd.

Trelleborg den 2 november 1942

Albin Danielsson

Befh å s/s Nedjan.

Bilaga 5

Utdrag ur väderleksjournal förd vid Trelleborgs Hamn för tiden 27.10- 31.10.42.

Okt 27	kl 8 f.m	vind	SSO 2	Klart
	kl 12 md	-"-	SSW 2	-"-
	kl 5 e.m	-"-	lugnt	-"-
Okt 28	kl 8 f.m	-"-	OSO 2	Tjocka
	Kl 12 md	-"-	SO 2	Disigt
	Kl 5 e.m	-"-	Ost 3	Tjocka
Okt 29	Kl 8 f.m	-"-	Ost 4	Tjocka
	Kl 12 md	-"-	SO 3	Disigt
	Kl 5 e.m	-"-	SSW 4	Tjocka
Okt 30	Kl 8 f.m	-"-	Syd 2	Mulet
	Kl 12 md	-"-	SSW 2	Klart
	Kl 5 e.m	-"-	Lugnt	Mulet
Okt 31	Kl 8 f.m	-"-	Ost 4	Mulet
	kl 12 md	-"-	Ost 3	Mulet
	Kl 5 e.m	-"-	SSO 4	Mulet

Trelleborg 30.11.42

Gottfrid Lindgren

Hamnkapten.

Bilaga 6

Rapport över verkställd förnyad Sjövärdighetsbesiktning.

Rapport nr 72,Distrikt G,D.n:r 227

Byggd 1917 Schiffsbaugesellschaft Unterweser GmbH i Wesermünde.
Byggnadsverkstad för maskinen:H.Cassel,Wilhelmshöre. 500 ihkr ångmaskin byggd 1917. De 2 pannorna tillverkade av Christiansen & Meyer 1917.
Arbetstryck 13,00 kg/cm^2. 8½ ton bränsle per dygn i sjön.
Klass +100 A4. Förrättningen försiggick i Göteborg 4.3-21.3.41 u. 3 besök.
Befunnet sjövärdigt för Nord- & Östersjöfart. GTBG 21.3.41 S.Haeger
2e fartygsinspektör Gtbg distrikt

BENGT STURE 28.10.43

SJÖFÖRHÖRET I TRELLEBORG 14.12.42

Konsul Sture Eruths inställt sig och ingivit rapport med bilagor. Sakkunniga hamnkapten Gottfrid Lindgren & sjökapten August Nyberg. Konsul Eruths ingav ett skriftligt intyg från Nedjans befh kapten Danielssoı att enligt dennes åsikt Bengt Sture varit i fullt sjövärdigt skick vid avgången från Danzig och ej överlastat. Eruths bifogat ett urklipp ur en tidning "hvaraf framgår att ss Agnes av Mariehamn torpederats av en rysk ubåt utanför Gotenhafen den 1.11,vilket belyser torpederingsrisken i dessa farvatten."

Klipp ur Göteborgs Morgonpost för den 2.11.42:
(Sthlm måndag) "Mariehamnsångaren Agnes på omkring 5000 ton torpederades enligt AB söndag kväll av en rysk ubåt utanför Gotenhafen/Gdynia. 4 man av deb 22 man starka besättningen ~~räddades av ss Capella av Hälsingborg som på måndagen landsatte dem i Kalmar. 3 svårt skadade fördes till Kalmar lasarett~~ dödades omedelbart och 3 fick mycket svåra skador, De 18 överlevande räddades av ss Capella av Hälsingborg som på måndagen landsatte dem i Kalmar.De 3 svårt skadade fördes till lasarettet medan de övriga togos omhand av finske konsuln i staden. Agnes sjönk en kort stund efter torpederingen.(TT) "

Eruths ingav nu en skrivelse av följande lydelse:

Kungl. UD Stockholm 12.12.42
Ersättningsbyrån.
R 19 D/ 419.

Till
Herr Direktören Eruths,Red AB Eruths,Trelleborg.

Härmed har jag äran meddela ,att beskickningen i Berlin numera bekräftat att de från tysk sida versktällda undersökningarna med avseende på ångf. Bengt Sture icke lett till något resultat.Hinder möter icke mot att ni -däest så skulle befinnas lämpligt - företer denna skrivelse vid sjöförhöret inför Rådhusrätten i Trelleborg.

Enligt uppdrag
J.Setterwall
Byråchef

666666666666666666

Eruths vitsordade riktigheten i ingivna handlingar och tillade att enligt hans personliga uppfattning fartyget antingen blivit torpederat eller minsprängt. De sakkunniga icke funnti anledning framställa någon fråga.

Härmed avslutades sjöförhöret.

UD genom Marinattachén i Berlin

den 16.11.42 anhållit om en skriftlig bekräftelse på att OKM inte har sig något bekant om Begnt Stures öde. Sthlm 27.12 översände KK förtroligt

BENGT STURE 28.10.42

till notarien Möller på KK avskrift av följande skivelse från beskickningen i Berlin:

DER OBERBEFEHLSHABER
DER KRIEGSMARINE.

BERLIN 30.11.42

Vertraulich

Matt 1 nr 18715/42g.

An den

Königlichen Schwediscehn Marineattaché
Herrn Fregattenkapitän Östberg.
Berlin.

erledigung ihrer Aufzeichnung von 16 november 1942 eralube ich mir ihnen mitzuteilen,dass die von den Deutschen Marine-Dienststellen erhobenen nachforschungen nach dem am 28 okt. aus Danzig ausgelaufenen schwedischen Dampfer Bengt Sture,ohne erfolg geblieben sind.
Der Dampfer wurde in Danzig mit Kursanweisungen versehen.

Im auftrage
Besthorn.

Om Bengt Stures djupgående vid avgången.

Trelleborg 12.1.43 översände red AB Eruths till KK följande originalintyg från Danziger Hafengesellschaft, der Hafenkapitän ,Danzig-Neufahrwasser till F:a Bergtrans Schffarhts AG i Danzig:

D.Bengt Sture hat am 28.10.42 der Danziger Hafen mit einer Kohlenladung verlassen und hatte einen tiefgang von vorne 14 fuss und 5 zoll, und achtern 14 fuss und 8 zoll. Ob das Schiff hier über die Lademarke beladen war, isthier nicht festgestellt worden.Dieses ist wohl kaum anzunehmen, da das Schiff auf der Reise vorher am 23.9.42 beim eingang mit Erz von Gävle einen tiefgang von 14'5''vorbe und 15'5'' achtern hatte.

KK memorial

Under rådande osäkra ubåtsförhållanden,som vid tiden för fartygets försvinnande gjorde sig gällande i Södra Östersjön ,kan man endast hålla för troligt att fartyget blivit torpederat utan föregående varning och att besättningen följt fartyget i djupet.

Ex officio
Bo Bergström

Lasten SKNE VII 354

1212,5 ton Oberschlesische Kohlen till Carl Folke & Co AB, Stockholm.
SKN ersatt Veritas 2.3.43 med kr 29050:-

================

BENGT STURE 28.10.42

Brev till SKN från red AB Eruths,Trelleborg 3.11.42
s/s Bengt Sture. Försäkringspolice N:o 36408.

Rubricerade ångare afgick från Danzig den 28/10 på e.m med en last kol destinerad till Oxelösund,men hade order att afgå till Trelleborg för närmare order och skiftning af maskinist och i ångarens afgångstelegram från Danzig uppgifves äfven maskinistskiftning i Trelleborg.
Då ångaren emellertid tills datum icke afhörts,befara vi att någon olycka drabbat ångaren och vi hafva meddelat kungliga Utrikesdepartementet härom för att efterforska ångaren hos Tyska myndigheter. Då flera ångare sedan den 28/10 anländt till Trelleborg och andra platser från Danzig,tro vi att ångaren råkat ut för torpedering eller minsprängning. Vi tillåta oss bilägga ett utdrag ur skeppsdagboken för s/s Nedjan som afgick från Danzig till Trelleborg den 31/10 och anlände hit med normal resa. Vi blefve sädeles tacksamma om SKN i detta sorgliga fall kunde vidtaga ytterligare åtgärder och utbedja oss värda meddelanden och teckna Högaktningsfullt

Red AB Eruths

Sture Eruths.

Stockholm 14.14.42 skrev J.Setterwall:UD till SKN

Härmed har jag äran meddela att Beskickningen i Berlin till UD inberättat att de från Tysk sida verkställda undersökningarna beträffande i Trelleborg hemmahörande ångfartyget Bengt Sture - reg.nr 7622 - icke lett till något resultat.

Assurans & effekter

Först den 24.2 43 utbetalade SKN till Eruths 410.000 kr samt en revers på 40.000 kr (löst 9.9.46) för totalförlust. Som ersättning för Bengt Sture inköpte rederiet 20.7.46 ss Sverre Nergaard.
SKN betalade 3.3.43 till rederiet för effekter 9124:50. Rederiet hade då till änkor och anhöriga,som sänt in listor på effekter, utbetalat med begärda belopp sammanlagt 15996:50, vilken summa rederiet även 23.2.43 begärt från SKN.

Effekter		SKN ersatt
Befh änka, Inez Hedberg, Vitemölla. Rederiet betalat	1052:-	1052:-
1e styrmans änka Mary Ann Walter,Malmö, -"-	1368:-	1012:50
2e styrmans moder,H.A.Kappelin,Malmö -"-	1224:-	787:50
Ie maskinist Roslinds syster Hulda,Malmö -"-	998:-	787:50

Ordinarie Ie maskinisten Sven O.E.Cronquist,Malmö,som skulle ha återvänt ombord i Trelleborg förlorade för 442:- vilket ersattes av Red/SKN

2e maskinistens änka Greta Bergström,Kävlinge av Red.	1628:50	824:-
Matros Benjaminssons moder,Alina Karlsson,Gtbg -"-	652:-	450:-
Matros Johanssons syster Gerda FranssonsSälebt -"-	636:-	450:-

Forts

BENGT STURE 28.10.42

Forts effekter

		SKN ersatt:
Lättmatros Fritz föräldrar per & Anna Jönsson,Ö.Vram av red	384:-	384:-
Jungman Möllers moder Helga i Gislöv av rederiet fått	927:-	450:-
Jungman Melins fader Axel i Trelleborg -"-	460:50	450:-
Eldare Jensens syster Solveig i Porsgrund -"-	2500:- x	337:50
En broder till eldare Forsberg ,Sundsvall -"-	1373:50	337:50
Änkan Märta efter eldare Sandberg ,Sthlm -"-	935:-	337:50
Ingrid Ströbeck,Malmö,syster till von Hamm -"-	585:-	585:-
Karin Nilsson,Trelleborg, mormor t. kocken Thelin -"-	831:-	337:50

===================

Den stora begärda ersättningen 2500:- för eldare Jensen grundade sig på en ovanligt stor garderob, en radio värd 300:-, klocka mm och att han hade "trylleapparater " ombord (Han var magiker,som systern skrev)...

Den 24-årige kocken Eskil Thelins lista:
Ny ulster 100:-, en kostym och ett par nya byxor 150:-. 2 par skor 45:-
3 vita kockarockar och 3 par vita byxor 60:-, 1 kockamösaa och en ny hatt 25:-
4 par kalsonger, 4 undertröjor 35:-, Madrass, 2 lakan,filt,sticktäcke 85:-,
8 par strumpor och 4 handdukar 42:-, 14 näsdukar 14:-, 4 nya skjorter med krage och 2 slipsar 60:-, ny sjösäck 15:-, fickur,väckarur,plånbok, nya handskar,koffert, resväska , 2 pyjamas 200:-

Eldare Forsberg hade en resegrammofonmed 100 skivor 200:- och ett rostfritt armbandsur värt 60:- 1e maskinist Roslind :guldfickur 350:-

Kapten Hedberg medförde radio 200:- klocka med kedja 115:- En ny kostym inköpt i april -42 samt 2 äldre 325:-,överrock 100:-,ytterkappa 50:-, Oljerock med sydväst 30:- en ny slipover 30:- 2 filtar och 2 broderade kuddar 40

Ie styrman Walter hade guldring 32:-, rostfri ny klocka 100:-, 2 väskor varav en i läder 140:-, ny badkappa 15:-, ett par s.k björntassar av björnskinn,invändigt fodrade med fårskinn 40:-, en äldre mörkblå uniform 45:-, en blårandig vinterkostym i helylle 140:- En mörkblå trenchcoat m.kamelhårfoder 130:-,nautiska instrument ?.......

((Effektutbetalningslistan är sammanställd av rederiets lista, de inlämnade listorna och SKN:s noteringar))

UDHP 80c 3517

BENGT STURE-mappen SEKRETESSBELAGD
ännu 1991 - utlämnas ej.

Under hänvisning till att " Övriga handlingar berör till största delen svenska fångar i Sovjet och kan ej utlämnas annat än efter tillstånd från Utrikesdepartementet." Men i mappen på "C.F.Liljevalch" 1942 ligger ett memorandum daterat 30.1.1964 med uppgifter även om Bent Sture i anledning av förnyad förfrågan i Moskva från UD om besättningens öde:

Fors

BENGT STURE 28.10.42

UD Memorandum 30.1.64

Det svenska ångf. Bengt Sture avgick 28.10.42 med lasr av kol från dåvarande Danzig.Fartyget hade 15 mans besättning och skulle efter proviantering i Trelleborg fortsätta resan till Oxelösund. Bengt Sture avhördes icke efter sin avgång och förmodades krigsförlist. Alla spaningar från svenk och tysk sida blev resultatlösa. - Mot slutet av året 1955 framkom uppgifter om att överlevande från Bengt Sture skulle befinna sig i Sovjetunionen.Vid besök 21.11.55 hos ambassadören Gribanov,chef för skandinaviska avdelningen i Sovjets Utrikesdepartement, begärde ambassadör Sohlman på svenska regeringens uppdrag att de Sovjetiska myndigmeterna måtte versktälla efterforskningar efter Bengt Stures besättning och en förteckning över besättningen överlämnades. - I februari 1956 meddelade ambassadören Afanasiev till ambassadrådet petrivid sveriges ambassad i Moskva att de undersökningar som företagits ej lett till något resultat.

I del 3 av boken "Navetjo v Stroju" (Militärförlaget Vojenizdat, Moskva 1962) lämnas i en atrikel av kapten V.Miljutin en redogörelse för den sovjetiska ubåten SC 406 stridsuppdrag i Östersjön 1942. Ubåten, under befäl av kaptenen av 3dje graden Osipov,sänkte, enligt artikeln, den 20.10.42 kl 00.30 ett lastfartyg och tog ombord 6 personer av besättningen.Artikeln ger följande skildring av händelsen: "Den 18.10. kl 23.19,då ubåten var i färd med att ladda sina ackumulatorer ,siktade befh Osipov ett lastfartyg. Osipov beslöt att anfalla i övervattensläge. 2 torpeder gick mot målet,men det fanns tydligen erfarna sjömän ombord på lastfartyget.De hann gira åt sidan sedan de iakttagit torpedstrimman. Osipov började nu förfölja fienden. Vid midnatt anföll jan för andra gången och ånyo undvek lastfartyget angreppet. Förföljandet fortsatte. Kl 00.30 avfyrade ubåten en torped på ett avstånd av 3½ kabellängder.Lastfartyget sprängdes mitt itu och sjönk. Ubåten närmade sig platsen för dess undergång. I vattnet sprattlade människor. Osipov beslöt att plocka upp dem och föra dem iland. Ur vattnet drog man upp fartygets kapten,1e styrman, en maskinist,en eldare, kocken och städerskan.Kaptenen tittade misstänksamt på den sovjetiska officeren och frågade på bruten tyska " Varför har ni tagit upp oss? För att skjuta oss?" - Osipov svarade:" Sovjetiska soldater skjuter inte fångar."

I en artikel i tidskriften "Sovjetskij Flot" den 2.6.60 rescenseras boken " Ubåtsberättelser" ,utgiven av N.P.Bolgarov på militärförlaget Vojenizdat. I denna artikel förklaras att ubåten SC 406 under brfäl av kaptenen av 3deje graden E.Ja. Osipov den 29.10.42 sänkte svenska ss Bengt Sture och den 1.11 den finska ss Agnes.

(I anledning av denna dokumentering förhördes sig UD ånyo i febr 1962 i Moskva om besättningens öde . Vad ryssarna svarat framgår ej här - men det det blev det sedvanliga förnekandet av all kännedom i denna sak.))

BENGT STURE 28.10.42

Bekräftelse från finsk sjöhistoriker 1983.

I boken " Havsvargar" (Helsingfors 1983) skriver sjöhistorikern Per Olof Ekman :" SC 406 (som den 1.7.42 missat ss Galeon med en torped -) gick den 21.10.42 ut på sin andra färd, under befäl av Jevgenij Osipov . Ankommen till Danzigbukten den 16.10 anfölls W Brüsterort en ångare med ett uppskattat tonnage på 12000 ton och Osipov ansåg sig ha sänkt den. Natten till 29.10 laddade ubåten sina batterier NW Stilo fyrplats när ss Bengt Sture av Trelleborg med kollast från Danzig till Oxelösund via Trelleborg nalkades. 2 torpeder avsköts i ytläge och strök förbi, en tredje likaså. Torped nr 4 avsköts på knappt 200 meters avstånd och slet ångaren i bitar. Ur vattnet omhändertog Osipov 6 överlevande av 15,däribland befh kapten Sture Hedberg. De hamnade sedermera i fångläger i Sovjetunionen. Den 1.11. på kvällen sänkte Osipov med sin sista torped finska ss Agnes på 2983 brton som med kollast var på hemväg via Kalmarsund. 4 man dödades i skansen vid explosionen. Befh Karl Eriksson och 21 man räddades i livbåtarna av svenska ss Capella och landsatte i Kalmar. "

Glimtar avnågra livsöden

Egna noteringar

Matros Walfrid Leopold Johanson ,f. 13.1.1890 i Foss scoekn,Bohuslän,hade varit till sjöss hela sitt liv. 1937 kom han hem till Sverige efter att ha varit borta i 25 år.Han hade med Amerikanska fartyg gått på all världens hav.Hans anhöriga trodde han var död,eftersom de inget hört från honom sedan 1912. Hans närmaste anhöriga var 2 systrar,den ena gift i Foss, den amdra gift och bosatt i Nya Varvet. - Matros Harry Benjaminsson efterlämnade moder i Lundby och 3 bröder, varav en sjökapten. -Kocken Eskil Thelin, 24 år, var en försynt ung man med glasögon som bodde hos sin mormor,Vemmenhögsgatan 33 i Trelleborg. Han hade varit 4 veckor på Bengt Sture,dessförinnan påå ss Ranfrid. - Jungman Wilhelm Melin, 16 år,Västergatan 30,Treelborg-fadern sockerbruksarbetare - hade mönstrat på Bengt Sture 5 veckor tidigare "för att få det lite lugnare". Han hade förut gått på en Lloydare på Rotterdamstraden . -Jungman Gösta Möller,17 år, från Gislövs Läge hade mönstrat på i augusti -42. - Ie maskinist Gustaf Roslind skulle gått iland då Bengt Sture kom till Trelleborg,där ordinarie maskinisten Sven Cronquist skulle återtagit sin tjänst ombord efter en tids ledighet. - Föreståndarskan Ketty Maria von Hamm gick till sjöss 1930 vid 32 års ålder sedan maken, sjökapten Carl von Hamm avlidit i enolyckshändelse.

Minnesgudstjänst i Trelleborg 22.11.42

Normal gångtid Danzig-Trelleborg för Bengt Sture var 36 timmar och fartyget skulle ha anlänt till Trelleborg fre 30.10 för proviantering och byte av Ie

Historiker lägger fram nytt material om "Bengt Sture":

Sovjet avrättade din bror

För 50 år sedan vinkade han av sin storebror, andrestyrman Ivan Kappelin på lastfartyget "Bengt Sture". I går fick han det slutliga beskedet; brodern avrättades av sovjetiska NKVD.

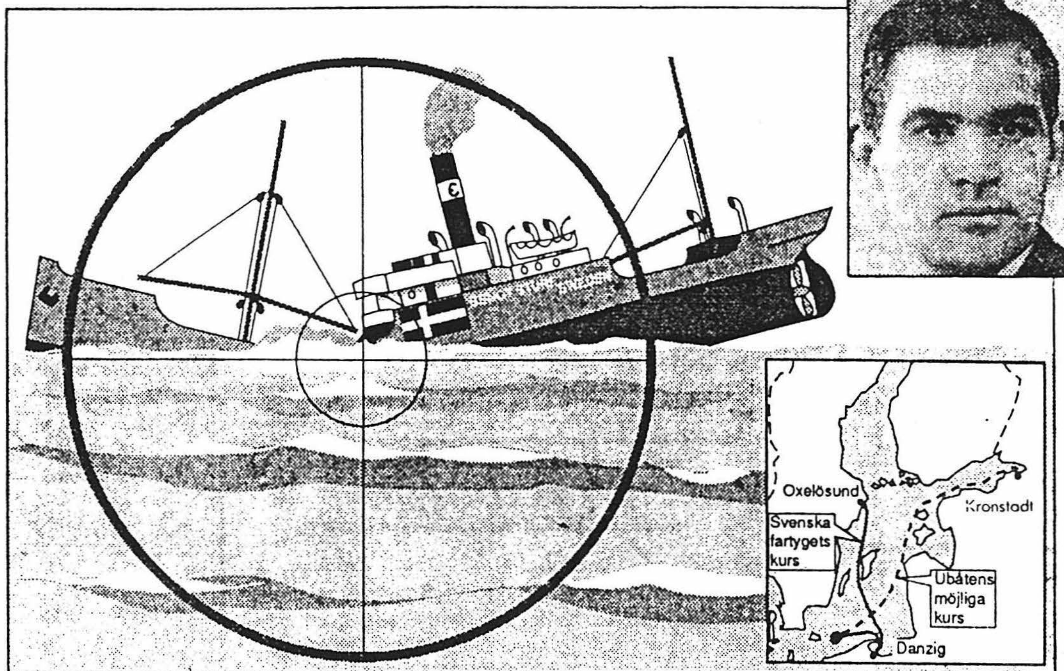
– Jag känner vanmakt och vrede, säger Malmöadvokaten Bengt Kappelin.

Ända sedan det svenska malmfartyget Bengt Sture försvann i oktober 1942 har besättningens öde varit en gåta.

Men nu har den ryske historikern Andreij Pochtaryov hittat sanningen djupt i de gamla sovjetiska arkiven. Han säger sig ha kopior på avgörande rapporter från den sovjetiska säkerhetstjänsten NKVD.

Sedan en sovjetisk ubåt torpederat Bengt Sture fördes sju överlevande, bland dem Ivan Kappelin, till basen Kronstadt i Finska viken. Där radades de upp mot en vägg av poliser i NKVD och avrättades.

Så sent som i onsdags fick den svenske militärhistorikern Stellan Bojerud vid ett besök i Moskva Pochtaryovs nya uppgifter. Bojerud har överlämnat informationen till svenska UD. Och han är övertygad om att det är sanningen man funnit.



Andrestyrman Ivan Kappelin avrättades av den sovjetiska säkerhetstjänsten NKVD. Efter att ha lastat i Danzig torpederades fartyget "Bengt Sture" i södra Östersjön. De överlevande fördes till basen Kronstadt i Finska viken. Kort därefter sköts de till döds.

Luras inte

– Pochtaryov är ett proffs och ingen lurendrejare. Han har erbjudit sig att komma över till Sverige och lägga fram allt sitt material, säger Bojerud.

Även Bengt Kappelin är övertygad om att de tragiska uppgifterna om hans äldre bror är riktiga.

– Det är ingen tvekan om att det här är sant. Nu måste UD agera. Jag vill veta vem som gav order om denna krigsförbrytelse, exakt var avrättningen skedde och var offren är begravda, säger han.

Bengt Sture gick under kriget den så kallade malmrutten till Tyskland med en besättning på fjorton man. Från Oxelösund fraktade man svensk järnmalm och på tillbakavägen stenkol.

Sprängdes itu

I krigstid var Ivan Kappelins jobb som andrestyrman på fartyget långt ifrån ofarligt. I oktober 1942 vinkade han farväl av sin 14-årige lillebror Bengt för nya frakter. Det skulle bli sista gången bröderna sågs.

Natten mellan den 28e och 29e oktober smög sig den sovjetiska ubåten "SC 406 Gäddan" inpå det svenska fartyget och avlossade sina torpeder. Det blev fullträff. Bengt Sture spränges itu och sjönk till botten i södra Östersjön.

Kaptenen Sture Hedberg och sex besättningsmän överlevde dock och plockades upp av ubåten.

Svenskarna fördes till ubåtsbasen Lavansaari och därifrån vidare till Kronstadt, där de togs om hand av den baltiska flottans säkerhetsavdelning. Kort därefter radades svenskarna upp mot en vägg i ett fångläger och sköts till döds.

– De var bara vanliga sjömän som inte hade gjort något ont. Det är ingen tvekan om att detta var en grov krigsförbrytelse, säger Bengt Kappelin i dag.

20 års ovisshet

I mer än 20 år svävade de anhöriga i fullständig okunskap om vad som hänt. Först våren 1963, efter Stalins död, fick de genom ett sovjetiskt historiskt verk veta om torpederingen och att de överlevande förts i land.

Året därpå besökte Nikita Chrusjtjov Sverige. Han fick då frågor om såväl Raoul Wallenberg som Bengt Stures besättning. Chrusjtjov blev mycket upprörd och förnekade all kännedom.

– Nu i efterhand förstår man ju att Chrusjtjov visste vad som hade hänt och ljög Erlander rakt i ansiktet, säger Bengt Kappelin.

Först efter sovjetkommunismens sammanbrott har pusselbitarna börjat falla på plats.

Länge trodde alla att det bara var sex man som räddats från Bengt Sture. Bland dem fanns inte Ivan Kappelin.

Ingen tvekan

– Då kändes det lite lättare, jag tänkte "nåja, Ivan dog i alla fall som en fri man", säger Bengt Kappelin.

Men i somras besökte den ryske militärhistorikern Igor Ustimenko Sverige. Med sig hade han uppgifter om att det var sju man som räddats och att en av dem kunde vara Ivan Kappelin.

För Bengt Kappelin innebar det nya funderingar om att hans bror, mot alla odds, kunde finnas i livet någonstans i det väldiga landet i öster.

– Men nu är det ingen tvekan längre. Min bror är död. Han avrättades av NKVD, säger Bengt Kappelin.

Bengt Sture var ett av 18 svenska fartyg som torpederades under 1942.

OLLE LÖNNAEUS

...gen den 17 september 1993

Försvunna fartyg undersöks

Regeringen har tillsatt en svensk-rysk undersökningskommission som skall försöka skapa klarhet i vad som hänt besättningarna på de 13 svenska fartyg som försvann i Östersjön mellan 1942 och 1960.

I gruppen ingår fyra svenska representanter och sex ryska företrädare för utrikes-, försvars- och säkerhetsministeriet samt ryska centralarkiv.

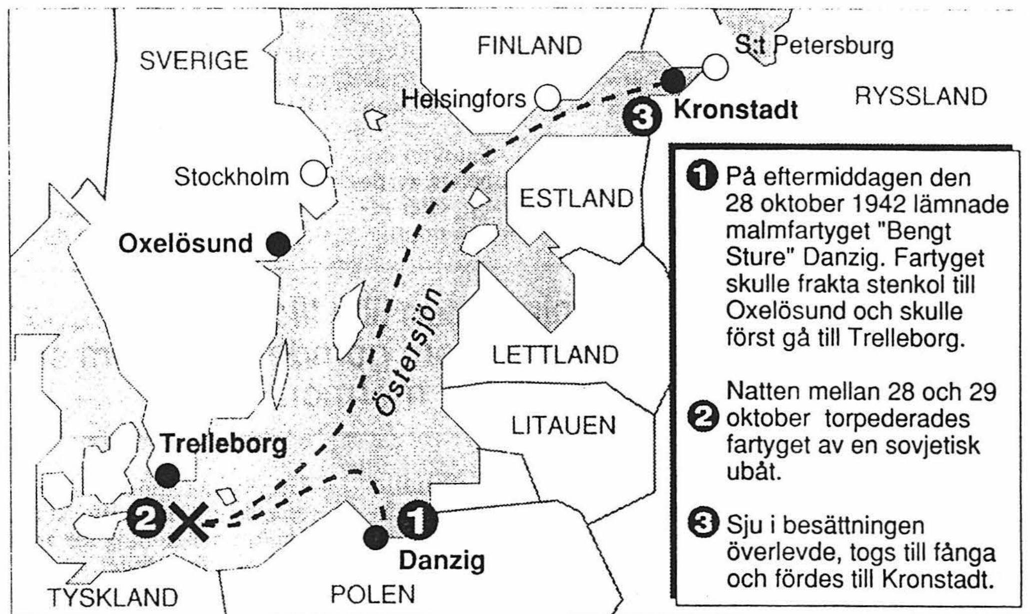
Svenska medlemmar i kommissionen är ministern vid UD Nils-Urban Allard, militärexperten Stellan Bojerud, marinattachén vid svenska ambassaden i Moskva Magnus Haglund, och advokat Bengt Cappelin, anhörig till en av de försvunna besättningsmännen. (TT)

Försvunna sjömän avrättades

Rysk militärhistoriker fann bevis om svenskar i 50-årig gåta

● De sju svenska sjömännen från det torpederade malmfartyget Bengt Sture radades upp och avrättades i ett fångläger av sovjetiska säkerhetspolisen NKVD.

Bakom de sensationella uppgifterna står historikern Andreij Pochtaryov vid Militärhistoriska institutet i Moskva. Han säger att han nu i arkiven fått belägg för svenskarnas öden, var de sköts, av vem och när.



Mörkläggning

Pochtaryov vill tills vidare inte offentliggöra alla detaljer, utan förklarar bara helt kort att "svenskarna sköts en kort tid efter gripandet". Avrättningen torde ha skett i ett försök att skyla över det faktum att Sovjet sänkt ett neutralt, svenskt fartyg.

I onsdags berättade Andreij Pochtaryov om vad han funnit i arkiven för den svenske militärhistorikern Stellan Bojerud. Denne kom hem från Moskva i torsdags kväll. På förmiddagen i går informerade Stellan Bojerud svenska UD om Pochtaryovs uppgifter.

Klövs av torped

Bengt Sture var under kriget ett av fartygen på malmtraden till Tyskland. Det gick regelbundet ned med svensk järnmalm från Oxelösund och hem med stenkol. Natten mellan den 28 och 29 oktober 1942 torpederades Bengt Sture av sovjetiska ubåten SC 406, "Gäddan". Fartyget sprängdes mitt itu och sjönk. Bengt Stures befälhavare Sture Hedberg och sex besättningsmän överlevde dock. De plockades upp ur vattnet av SC 406.

Via ubåtsbasen Lavansaari fördes svenskarna till Kronstadt som krigsfångar. Där togs de om hand av baltiska flottans säkerhetsavdelning.

Chrustjov irriterad

Trots flygspaning återfanns aldrig minsta spår av Bengt Sture. Inte en livflotte, inte ens en brädbit eller livboj. Först våren 1963 – tio år efter Josefs besked om torpederingen och att deras män tagits upp av ubåten och förts i land. Beskedet stod att läsa i ett sovjetiskt, historiskt verk om de egna ubåtarnas härjningar i Östersjön under kriget.

Året efter kom Nikita Chrustjov hit. Han fick frågor om vad som hänt sjömännen och Raoul Wallenberg – och blev mycket irriterad.

Moskva har kategoriskt förnekat kännedom om de svenska sjömännen. Det är först efter Sovjetväldets sönderfall som pusselbitarna börjat falla på plats.

Stellan Bojerud deltog i juli i en militärhistorisk konferens i Moskva. Han tog då upp frågan om de svenska sjömännen med generalmajor Anatolii G Harkoff, som i likhet med Bojerud är ledamot av "International Institute on Prisoners of War Problems" en internationell organisation som arbetar med frågor rörande krigsfångar.

Harkoff ställde sig positiv till fortsatta efterforskningar och förmedlade kontakter. Även UD har det senaste året arbetat mycket aktivt för att äntligen få ett besked om vad som hände svenskarna.

Ovisst för anhöriga

I en större SvD-artikel på 50-årsdagen av Bengt Stures torpedering förklarade flera anhöriga att de inte längre tror att deras män är i livet. Men de vill ändå veta vad som hände dem och var de begravts.

Andreij Pochtaryov ger dem nu, ett halvt sekel efteråt, svar på deras första fråga.

OMAR MAGNERGÅRD

BENGT STURE 28.10.42

maskinist. Ordinarie 1e maskinisten Sven Cronquist skulle ha återkommit ombord och vikarien Gustaf Roslind lämnat. Finska ss Mercator som den 26.10 avgått från Danzig med kollast till Åbo,försvann spårlöst . ss Agnes av Mariehamn torpederades söndag kväll 1.11 utanför Gdynia av en rysk ubåt och sjönk på 3 minuter med 4 man som aldrig kom upp ur skansen. 18 man,av vilka 3 svårt sårade,togs i båtarna upp av ss Capella av Hälsingborg och landsattes i Kalmar 2.11 där de skadade fördes till lasarettet. - Lördag 31.10 gick utan livstecken men då tjocka rått i ett par dygn oroades inte rederiet alltför mycket.Sön kväll 1.11 kom Nedjan till Trelleborg efter att ha avgått från Danzig senare än Bengt Sture och den 2.11 begärde rederiet hjälp av UD att efterforska fartyget. Flygspaning ordnades utan att ett spår kunde siktas och tyska efterforskningar förblev lika resultatlösa. Inga vrakspillror siktats. Den 3.11 lät konsul Eruths meddela de anhöriga att en olycka måste befaras ha hänt Bengt Sture, men att besättningen mycket väl kunde finnas i någon tysk hamn och isolerats där på grund av kommunikationssvårigheter. Den 4.11 tillkännagav pressen att Bengt Sture försvunnit med man och allt, förmodligen sänkt av en rysk ubåt eftersom sådana opererade i Södra Östersjön vid den här tiden efter att ha lyckats forcera de tysk-Finska spärrrarna i Finska Viken. - Lör 21.11 överlämnade konsul Eruths till Trellborgs Sjömanshus 10.000 kronor för att med en fond hugfästa minnet av de 15 på Bengt Sture. Fonden skulle succesivt höjas till 20.000:- och avkastningen utdelas till änkor och barn efter de döda. -
Sön 22.11.42 hölls med stor kransskörd en minneshögtid i Trelleborgs kyrka över 39 sjömän som dittills under kriget fått sätta livet till , 15 på Castor, 15 på Bengt Sture och 9 på andra krigsförlista fartyg - alla 39 tillhöriga Trelleborgs Sjömanshus. Kyrkoherde Ljungdahl predikade över ämnet "Dödens bok ochlivets."

RESULTATLÖSA DÉMARCHER AV UD I MOSKVA

I slutet av oktober 1955 berättade frigivna tyska krigsfångar efter hemkomsten från Sovjetisk fångenskap att de hört talas om två svenska sjömän i sovjetisk fångenskap, den ena vid namn Sven Walter ,den andra Armand August Bergström. UD bemötte dessa påståenden 27.10.55 att Walter och Bergström visserligen varit 1e styrman respektive 2e maskinist på Bengt Sture, men att "beträffande Bergström tidigare vittnesutsagor givit vid handen att identitet icke föreligger" och att UD ifråga om Walter kunde vara identisk med Bengt Stures 1e styrman för närvarande inte toge ställning till detta. -Då Norges statsminister Gerhardsen i nov 1955 besökte Moskva,förklarades från sovjetisk sida att Norge skulle få alla norrmån som hölls i fångenskap i Sovjetunionen , "både de goda och de dåliga."

BENGT STURE 28.10.42

Norska UD tillställde den Sovjetiska regeringen en lista med ett hundratal namn på norska medborgare som försvunnit i Sovjetunionen,de flesta frontkämpar som stridit på Östfronten på tysk sida. Den 11.1.56 Uppgav Verdens Gang i Oslo att det bland de 100 saknade i varje fall var 5 som inte ingått i tyska frivilligförband, och bland dessa var eldaren Jens V.Jensen ,Skien som försvann med Bengt Sture i okt 1942. "Besättningen fördes till sovjetunionen och det är möjligt att Jensen ännu är i livet,"skrev tidningen.- Jensen var den ende ombord sominte var svensk.- Pensionären Karl Emil Forsberg,Sundsvall,vars son, eldaren Sven Gustaf Forsberg tillhörde Bengt Stures besättning 1942, fick i slutet av januari 1956 brevsvar på en förfrågan till UD Stockholm angående sonens öde att " Något belägg för att ångarens besättning skulle befinna sig i Sovjetunionen hittills icke erhållits. " - UD skrev till Forsberg att svensk press i okt 1955 återgivit en uppgift av en från Sovjethemvändande tysk krigsfånge att denne i ett ryskt läger skulle ha träffat en svensk vid Sven Walter." Någon identitet mellan denne Sven Walter och Bengt Stures 1e styrman John Arne Walter torde ej föreligga. Detta har även bestyrkts av en svensk journalist som sagt sig av misstag ha kopplat samman pressuppgifterna om Sven Walter med styrman John Arne Walter." hette det i UD:s brevsvar. - I maj 1963 uppgav Västtyska "Marine Rundschau" att 7 svenska sjömän från Bengt Sture sedan 21 år tillbaka hålls fånga i ett sovjetiskt arbetsläger.Artikelförfattaren rescenserad ett nyutkommet krigshistoriskt ryskt verk, med uppgifter om att Bengt Sture torpederats av ryska ubåten SC406 kl 00.30 den 29.10.42 och att en del av besättningen tagits som krigsfångar. - UD i Stockholm förklarade sig 16.5.63 villigt att närmare undersöka saken sedan artikeln och det ryska verket granskats. UD betonade att tidigare förfrågningar i Msokva alltid givit negativt resultat. Artikeln i Marine Rudschau var skriven av sjöhistorikerm Jürgen Rohwer i Suttgart, som i ryske amiralen Tribuz memorarer - Tribuz var befälhavare över den ryska Östersjöflottan 1942 - fått det klart dokumenterat att SC 406 under kapten O.J.Ospipov torpederade Bengt Sture 29.10.42.Publiceringen utlöste en skriftväxling mellan svenska ambassaden i Bonn och Rohwer som spårade upp ytterligare 2 dokument innan UD i slutet av januari 1964 gjorde en ny förfrågan i Moskva. Dagens Nyheter tog upp Bengt Sture på en helsida sön 2.2 64 med bilder av alla de 15 ombord på Bengt Sture, sedan UD dagen innan aviisat en begäran från DN att få ta del av hela utredningen. "I UD:s utredning finns ingen antydan om vilka de räddade 6 besättningsmännen skulle vara.Det blir de ryska myndigheternas sak att här komma med ett klarläggande." - Den norska demarchen 1956 ledde till att 2 män och 2 kvinnor släpptes ur rysk fångenskap, men någon klarhet i fallet Jensen gavs inte.-

TORPED NR 4 SÄNKTE BENGT STURE -JAGADES AV RYSK UBÅT.

Den redogörelse för torpederingen som UD gav i sitt memorandum 30.1.64 pub-

BENGT STURE 28.10.42

licerades av Dagens Nyheter tis 4.2.64 med Bonn-korrespondenten Per Sjögren som källa. " Den ryska ubåten 406 avlossade 3 torpedskott ,som alla missade, och jagade det värnlösa fartyget i över en timme innan det sänktes med en fjärde torped kl 00.30 den 19.10.42. Detta farmgår av den dramatiska skildringen i den text som utgör den centrala sovjetiska källan för den svenska diplomatiska framstöten om de 7 besättningsmän från Bengt Sture som ubåten tog upp. Den ryska texten är xxxxxxx utgiven 1960 av Försvarsministeriets förlag i Moskva och har förelegat i över 3 år utan att någon svensk myndighet haft en aning om dem,inte förrän sjökrigshistorikeen dr Jürgen Rohwer framlade den i ett populärt verk om det ryska sjökriget, skrivet av flera författare. En av dem är kaptenen av 3dje graden V.I Miljutin . Det ur svensk synpunkt intressanta avsnittet finns oå sid 18-20. Miljutins uppsats heter :" Resa med Röda Fananpubåten 406".Miljutin skildrar bur ubåten löper ut från sin bas i inre Finska Viken och når sitt operationsområde den 26.10.42. Samma dag får ubåtebefh ,kaptenen av 3dje graden E.J.Osipov,radiomeddelande om att han dekorerats med Röda Fanans orden och utnämnts till Sovjetunionens Hjälte för sina tidigare insatser xxxxxxx xxxxxxxx. ((Här följer den redogörelse som finns oå sid 9)) " I fortsättningen xxxskildrar Miljutin hur Osipov 3 timmar senare aöker angripa ett annat fartyg men upptäcks av en örlogsman och måste fly. 2 dagar senare säbker Osipov finska ss Agnes. Med 7 fångar ombord återkom ubåten xx 8.11 til sin bas.I Miljutins skildring omnämns inte Bengt Stures namn. Den uppgiften lämnar kaptenen av 2a graden Dimitrev i en atrikel i en rysk marintidskrift Det kan tilläggas att xxxxxx Osipov och hans båt sänktes i början av juni 1943 vid ett utbrysningsförsök ur Finska viken. Uppgiften att Bengt Sture talat bruten ryska stämmer inte på Bengt Stures befh som enligt konsul Eruths aldrig varit i rysk hamn och inte kunde någon ryska. 1e styrman Walter hade däremot gjort en resa i Sovjet, enligt hans svärmoder i Malmö. Om någon talat ryska måste det varit han." - Den 28.2.64 meddelade ett TT-telegram att Sveriges Redareförening inlett en annonseringskampanj i Västtyska och Österrikiska dagstidningar och flyktingorgan för att få in ev. ytterligare information av hemvändande krigsfångar som stött på svenskar i de Sibiriska lägren. Utrikesminister Torsten Nilsson utlovat berörda ambassaders medverkan. - I en rescension av kommendörkapten V.Dimitriev av N.P.Bolgarovs bok ,utgiven på Militärförlaget i Moskva 1960, införd 1.6.60 i Sovjetskij Flot ,står som en rättelse av rescensenten följande: " Ubåten Sc 406 sänkte under höstoperationerna 1942 inte ett xxxx fientligt transportfartyg - vilket författaren uppger - utan två,nämligen Bengt Sture 29.10 och transportfartyget Agnes 1.11.42" - Från Bonn meddelades 4.2.64 att " Det enda fartyg,som sänktes av ryska ubåtar i Östersjön xxx

BENGT STURE 28.10.42

under kriget och från vilka överlevande veterligen plockades upp av ryssarna, var Svensken Bengt Sture och ett litet finskt fartyg,"Pojan Lahti", vilket senare sänktes 5.8.42 utanför Libau,förklarar sjöhistorikern Jürgen Rohwer på Dagens Nyheters fråga. Det finska fartyget sänktes av ubåten S-7 under befäl av kapten S.P.Lisin ochdess befh och 2 besättningsmän togs ombord på ubåten.Detta finns belagt i Ryska,tyska och finska källor.Det var S-7 som sänkte Margareta pch Luleå sommaren 1942. Lisin blev senare tysk krigsfånge men överlevde kriget och blev chef för en rysk ubåtsdivision i Vladivostok. Enligt D.N 5.2.64 skulle en 25-årig tysk som frigavs 1961 i Potmalägret , SO om MOskva ha träffat 2 svenskar Walter och Bergström,vilka tidigare varit i Vorkutalägret. Också en medelålders svensk kvinna, som 1955 varit 1 40-årsäldern, skulle enligt dessa tyska vittnen ha hållits fängslad i Vorkuta. Denna kvinna skulle kunna vara identisk med Maria von Hamm från Bengt Sture.

Föreståndarskans sista brev hem från Trelleborg

Ketty Maria von Hamm,änka efter en 12 år tidigare avliden sjökapten, var rädd för sjön men tog hyra på Bengt Sture för att klara sitt och en yngre systers uppehälle, skrev DN den 5.2.64. " Fru von Hamm avled för 21 år sedan enligt kyrkböckerna ,men ännu idaghar anhöriga inte fått ut någon krigsriskförsäkring. Det enda som utbetalades var ersättning för de försvunnas effekter. I ett brev till sin syster,skrivet på rederiets kontor i Trelleborg den 24.10.42,när hon väntade på Bengt Sture,säger fru von Hamm:" Kära syster. Klockan är nu ½11 f.m och båten är inte kommen än.Den skall bara gå in för att proviantera.Jag börjar bli hungrig men har inga ransoneringskuponger, jag är lite ledsen,ty jag råkade ut för en olycka på vägen till centralstationen.För att undvika en kollision bromsade bilen in så häftigt att jag föll framstupa och fick ett blått öga samt vrickade handleden. Det gör så ont och jag kan inte ta medhanden. Vad skall man göra? På rederiet säger de att jag får gå medi alla fall,om kaptenen går med på det. Kocken får hjälpa mig. Här är högtid idag med fina tyskar och krigsskepp. Man skall begrava de som gick bort med "Deutschland".Vi skall gå till Danzig.Vet inte mer.Hjärtliga hälsningar. Din syster Ketty."- Samma dag lämnade hon Trelleborg med Bengt Sture. I Danzig lastades stenkol samtidigt som ss Snöfrid som gick ett halvt dygn efter Bengt Sture. Alltsedan försvinnandet har en andra syster,fru Martha Ströbeck-Carlsson i Malmö,förgäves genom UD sökt få klarhet i systerns öde. - Då ryske utrikesministern Andrei Gromyko på f.m tis 17.3.64 kom med flyg tillStockholm från Moskva för att träffa utrikesminister Torsten Nilsson,lämnade han beskedet att de Sovjetiska myndigheterna inlett efterforskningar efter de 6 svenskarna från Bengt Sture. - Tis 23.6 64 ställde Expressen en öppen fråga till ministerpresident Nikita Chrustjev på besök hos statsminister Erlander :" Var finns våra landsmän som

BENGT STURE 28.10.42

bortrövades av en rysk ubåt sedan denna torpederat det svenska fartyget Bengt Sture den 20 oktober 1942. Hur vet vi att detta hänt? Jo, det finns inte mindre än 3 olika ryska källor som berättar om dådet:flottöverbefälhavaren 1937-49 amiral V.F.Tribuc, kaptenen V.Miljutin i sin uppsats "Resa med Röda Fanan-ubåten 406" och slutligen "Sovjets Flotta" av den 2 juni 1960. Vill ni veta mera om hur det gick till? Ja, alla detaljer finns medi skildringen: hurden ryska ubåten upptäckte det svenska fartyget kl 23.19 den 28 oktober,hur Bengt Sture genom desperata undanmanövrer lyckades rädda sig både vid den första ochden andra torpedsalvan men hur den efter ett oavbrutet förföljande slutligen träffades kl 00.30 den 29.10 , slets i två delar och sjönk. Ubåten närmade sig de överlevade offren i vattnet,kapten Osipov gav befallning om att de skulle plockas upp och föras iland av ubåten. "Varför har ni tagit upp oss? Är det för att skjuta oss?" frågade pm bruten ryska en av svenskarna. " Sovjetiska soldater skjuter inte fångar", svarade kapten Osipov. -Men vad gör ert land med bortrövade sjömäan? Varför återsändes de inte till sina hem? Vad blev det av dem? Hur har de haftdet i 22 långa år som fångar utan orsak iert land? Och vad tänker ni nu göra? Vilket besked har ni att ge des spårlöst bortrövades anhöriga? Dem som i över 2 decennier saknat en son, en far ,en bror. Vad har ni att säga oss, deras landsmän? När kommer de bortrövade åter?" -Något svar från Nikita Chrustjew kom inte innan han försvann från arenan. - Under hela 1970-talet återkom Bengt Sture´s öde då och då,UD förfrågade sig i Moskva, de ryska undersökningarna gav inget resultat. - Den 7.4.80 tog Expressen upp fallet igeni enhelsidesartikel med foto av fartyget och rubriken:" Räddade av ryssarna - men vad hände sedan?" Inuti tidningen följde ytterligare 5 helsidor där tidningen efterlyste uppgifter om besättningen från motorseglare Kinnekulle som 20.2.48 påträffades drivan utan besättning 9´OSO Rödvig på Själland som kl 13.30 den 18.2 avgått från Ustka (Stolpmünde) med kollast. Den 14.1.53 avgick 3-mastskonerten Dan från Danzig med kol för Degerhamn och försvann spårlöst. påstods senare ha setts i Liepaja (Libau) Vart tog besättningen,6 man och en kvinna vägen? Förutom Bengt Sture tog Expressen också upp der Svenska nerskjutna Catalinaplanet och den nerskjutna DC-3an och deras besättningar, och de 11 mansom försvann med ss Iwan på resa från Ustka till svensk hamn sedan Iwan avgått 18.2.48 med 348 ton kol för att aldrig mer avhöras. En sjöman från Iwan sågs av vittnen i ett läger i Sczczecin 1951 och kunde identifieras som matros Sture Strandberg. Expressen skrev:" Varken regeringen eller UD berättar mer än vad de behöver.Man kryper bakon hemlig stämpeln.De här fallen rör vårt förhållande till främmande makt och då hemligstämplas automatiskt handlingarna i minst 50 år. Handlinarna i de här fallen är många.De ligger i UD:s arkiv i dammiga pärmar,ofta omknutna

BeNGT STURE 28.10.42

med snören som på ett gammalt antikvariat. Men självfallet har Sverige gjort många framstötar. Ett exempel: När ryske regeringschefen Kosygin 1968 var i Sverige tog statsminister Erlander upp de försvunna svenskarnas öde med ryske ambassadören Maltsev. Maltsev blevmycket irriterad över propån. Han frågade sig vad det skulle tjäna till att ta upp saken igen.Den är ju utagerad, sade han. Erlander backade då han märkte Maltsevs irritation. "Det här är inte att betrakta som en framställning från svenska regeringen utan mera som en personlig kommunikation. " Sedan bytte man samtalsämne."

SVENSKA SJÖMÄN OFFRADES FÖR WALLENBERG.

Den 7.10. 1992 skrev historikern Kenth Olsson i Dagens Nyhetr en debatt-artikel under ovanstående rubrik, 50 år efter Bengt Stures försvinnande. (Utdrag): "UD arbetar nu på nytt med fallet,man har begärt tillsyånd att leta i ryska arkiv och även hyrt in ryska forskare,men chanserna att spåra Bengt Sture-besättningen är idag närmast mikroskopiska på grund av den med-vetna nonchalans som i närmare ett halvt sekel präglade handläggningen av ärendet. Vittnesmål som kunnat klarlägga vad som hänt,försummades medvetet under utrikesminister Östen Undéns styre på UD. Ett viktigt vittnesmål,som avlämnades omedelbart före Nikita Chrustjews Sverigebesök sommaren 1964 och som kanske hade svaret på sjömännens gåtfulla öde,kom "av misstag" att ute-lämnas ur UD-dossiern om Bengt Sture. Ett "misstag" som medfördes att Chrust-jew inte behövde konfonteras med ännu en svensk-Sovjetisk incident utöver Raoul Wallenberg,som man på svensk sida gav högsta prioritet. Fallet Bengt Sture är odiskutabelt det mest flagranta exemplet på svensk undfallenhet vis avi Sovjet under det kalla krigets dagar. Det socialdemokratiska bockandet österut överstiger, vad gäller Bengt Sture,vida det sominledningsvis bar upp Wallenbergaffären. Undén, vars vilja Erlander underordnade sig, ansåg det mer än tillräckligt att irritera ryssarna med Wallenberg. Han var i praktik-en motståndare även till hänvändelser i detta ärende,men var därtill tvungen av den internationella uppmärksamhet Wallenbergsärendet rönte. Den under 1950-talet obetydligt uppmärksammade BengtSture-affären var det för Östen Undén inte tal om att seriöst aktualisera i Moskva. Den lämnades mer eller mindre åt sitt öde. Orsaken var att Undén ,liksom i Wallenbergsfallet,inte trodde att ryssarna bröt mot internationella förpliktelser och höll oskyld-iga svenska medbogare fångna. Undén litade helt enkelt på Moskva och miss-trodde i motsvarande grad alla uppgifter som antydde annorlunda. I ett hem-ligt P.M bedömde han det som "orealistiskt" att ryssar skulle ta "svenska sjömän som fångar." Undfallenhetspolitiken mot Kreml förblev allenarådande under hela den socialdemoktariska eran. Vittnesmål om att Bengt Stures be-sättning fanns i sovjetiska fångläger handlades därför under hela efterkrigstiden med märkbar nonchalans. ...Undéns undersåtar lade ingen kraft

BENGT STURE 28.10.42

i efterforskningarna. ...Chrustjews Stockholmsvisit i juni 64 kom därför att centreraskring Wallenberg. Bengt Sture berördes bara i förbigående och omnämndes i den kommuniké som följde, enbart därför att Chrustjew så ville. "Det fanns inget svenskt intresse att få det med i kommunikèn," noterar Erlander i ett PM. I kommunikén medgav Sovjetledaren att en sovjetisk ubåt tagit upp de sv. sjömännen och att de satts iland,men att de sovjetiska myndigheterna inte förfogade över några som helst uppgifter om vilket öde sjämännen mött.Erlander förklarade sig vara nöjd med svaret och svenska regeringen avskrev därmed fallet Bengt Sture. UD skickade omgående brev till de anhöriga,där man upplsyte om att "ytterligare åtgärder i syfte att klarlägga det öde som vederfarits Bengt Stures besättning, ej äro möjliga att vidtaga." Från UD:s sida for man medvetet med en lögn. En månad före Chrustjews besök hade sv,ambassaden i Wien fått besök av en Österrikisk medbofgare som 1947-55 vatit fånge i Sovjet. Han hade 1953 i ett fängelse sammanträffat med Wallenberg.I samband med denna redogöresle nämnde han i förbigående att han i Norilsklägret ocåså stött på en grupp svenska fångar (förmodligen sjömän). I ett hemligstämplat PM betraktade emellertid ambassadören uppgiften om Wallenberg som " icke trovärdig" .Däremot kunde vittnet "ha uppgifter att lämna om andra svenskar",påpekade ambassadören och samman fattade Österrikarens vittnesmål om de fångna svenskarna i Norilsk på sju maskinskrivna rader. Redogörelsen sändes till UD i Stjlm. Trots angiven adress toh UD aldrig kontakt med Österrikaren,inte hller förhörde man sig hos ryssarna om sanningshalten i de uppgifter vittnesredogörelsen innehöll. Orsaken var att vittnesmålet"av misstag" inte lades till handlingarna om Bengt Sture på UD unadn "Gömdes" undan i de väldifa dossierhögarna om Raoul Wallenberg. Därför behövde inte Chrustjew konfronteras med vittnesmålet under Sverigevisiten : en medveten stategi från US:s sida som kan ha kostat de tillfångatagna Bengt-Sturemännen livet. Sanningen är att Österrikarens vittnesmål "försvann" så grundligt att utsagan inte ens finns med i den omfattande dokumentsamling om Bengt Sture som UD lät frisläppa hösten 1991. Detta trots att det bör betraktas som ett av de mest intressanta.Jag befarar att dagens ansvariga handläggare på UD ens känner till existensen av detta vittnesmål. Innehållet i det "försvunna- vittnesdokumentet är på flera sätt intressant. Uppgifter om svenska fångar i Norilsk kan inte brotförklaras med att det kan ha rört sig en förväxling med de tidigare uppgifter som cirkulerade om att det i Norilsk fanns fånga besättningsmedlemmar från den år 1952 försvunna svenska DC3:an,eftersom vittnet uppger att han mött svenskarna i detta läger redan 1949. Österrikaren framhöll att det rörde sig om " 6 ller 7 svenskar.Vittnetvisste med säkerhet att åtminstone en av dem var sjöman." Österrikaren betonade vid besöket på Wienambassaden at han hade gott personminne och trodde att om

BENGT STURE 28.10.42

han fick se fotografier av i Sovjet försvunna svenskar skulle han kunna peka ut dem han träffat. UD ombesörjde emellertdi genom sitt "misstag" att vittnet inte fick någon möjlighet att xmed söka identifiera Bengt Stüre-männen påx på fotografier. – Idag svävar inte längre Östen Undéns ande över Arvfurstens palats.Det är bra,men till föga tröst för de 6 eller 7 tillfångatagna Bengt Sture-männen som offrades av UD i fåfänga försök att göra ryssarna medgörliga i den olösta Wallenbergsfrågan. Detvar en diplomatisk strategi som nådde klimax i det lägligt "försvunna" vittnesdokumentet inför Chrustjews besök Sverigebesök 1964."
Det som Mxskxxambassadören skrev i sitt PM i Wien 26.5.64 om Bengt Sturemännen och som aldrig kontrollerades av UD var följande,enligt Kenth Olsson i ovan citerade artikel i DN: "
"1949-52 hade (utelämnat hamn på det Österrikiska vittnet) ,enligt egen uppgift född den 16 juli 1911 i Wien, förvarats i Norilsk,där i lägren 2, 3 och 4 sex eller sju svenskar skulle ha funnits. Av dessa visste han med aäkerhet att åtminstone en varit sjöman.Hanhade tidigare vetat hans namn men nu glömt det. X uppgav sig ha gott pesronminne och trodde att ,om han finge se fotografier axx av i Sovjetunionen försvunna svenskar,han skulle kunna uppeka dem han träffat."

Bengt Stures historik

Laståmgare på 865 brton byggd 1917 vid Schiffbau SG Unterweser i Lehe vid Wesermünde av stål. (Ex Alfred Redher, Gerrat, Hentsch,Richard Hentsch,Oda) L. 64,9 B. 9,5 Tillhörig red AB Eruths (konsul Sture Eruths) i Trelleborg. Inköpt som Carsten Redher från Hamburg. Three-island-typ med 2 för-och en akterlucka,2 master, 3 bommar, 500 ihkr maskin, 1340 ton dw. Byggdes 1917 som Oda för ett norskt rederi,såldes 1922 till Deutsche Petroleum AG i Hamburg och fick namnet Richard Hentsch,senare förkortat till Hentsch. Bytte ägare 1924,hette Garrat,såldes 1926 till Alfred Redher i Hamburg och gick som Alfred Redher i trafik mellan tysklan doch Norrlandshamnar . 28.5.29 rammade A.Redher på resa Hamburg-Skellefrteå i tjocka utanför Segerstad 4-mastskonerten Raxxx Nordö av Raumopå resa Hudiksvall-Delfzijl med trälast.Nordö fick hela förskeppet bortslitet ner till vattenlinjen men inbogserades flytande tå trälasten till Kalmar. – I mars 1930 inköptes ångaren av Eruths och fick namnet Bengt Sture, övertogs i Malmö. I april 1934 räddade Bengt Sture på resa Dunbalk,Eire-Emden 9 man i en livbåt från ångtrålaren Mansfield 685 av Milford Haven som sjunkit. De räddade sattes över till en annan trålare. – 27.4.36 grundstötte Bengt Sture på resa Gävle-Wasa med vetelastvid Vargö Gaddar i Wasa skärgård men infördes svrt läck till Wasa. 32 bottenplåtar söndertrasade. – 18.11.39 på resa Socka-Riga-Ghent prejades Bengt Sture i Södra Östersjön av tyskarna och infördes till kontra-

Bengt Sture 28.10.42

bandskontrollen i Pillau.Den 9.12 fördes hon till Königsberg där hon fick ligga infrusen i isen till 4.3.40 då Prisenhof i Hamburg förklarade trälasten konfiskerad. Den lossades i Lübeck.På hemväg till Malmö/Göteborg med dyrbar styckagodslast fastnade fartyget kl 16 den 4.4.40i ett drivisbälte utanför Trelleborg och drev under en veckas tid i isen tätt förbi det tyska minfältet vid Falsterbo . Kl 01.30 den 5.4 beslöt de 13 ombv vid skeppsråd att överge fartyget. Efter att ha sänt upp nödraketer gick besättningen i STB livbåt och tog sig ett par 100 meter från ångaren.Då driften i W riktning kl 05 syntes ha upphört återvädde alla ombord varvid livbåetn skadades under släpandet över packisen. Kl 12 började ångaren åter driva i W riktning mot minfältet i stark ström och O. kuling. De 13 begav sig ne till fots mot kusten. Närmare land var det öppet vatten flera distansminuter men de undsattes av en fiskebåt och halade in dem i linor genom vattnet och issörjan. 5 man fick övernatta på sjukhus sedan de ilandförts vid Skåre fiskeläge. Den 6.4 tog sig befh G.Johanson 1e styrmanoch Chiefen över isen ut till fartyget.Den 7.4 exploderade flera minor i närheten. Den 8.4 återkom en del av maskinpersonalen sedan isskruvningen lättat. Den 11.4 tog sin Bengt Sture för egen maskin ut ur isen och in till Trelleborg .- I jan 42 ommättes Bengt Sture från 1010 br ton till 865 ton. 11.3.42 i Göteborg hade hon en lindrig kollision med ss Wasaborg av Sthlm son var under förhalning och vars STB bog törnade mot henne midskepps.Efter August Nyberg,Trellborg, var Sture Hedberg befh från 1941.

WINDAR 28.10.42 1/3-del krig.

GRUNDSTÖTT VID TORHAMN I TJOCKA PÅ ANVISAD TYSK KURS PÅ GRUND AV UBÅTSFARAN.

Rapport

Avgick Danzig tis 27.10.42 destinerad till Västerås.Rumslast av 1613 ton kol
Djupg F 15′3″- A 15′7″ 18 ombv
Grundstött kl 04.53 ons 28.10 på Spanstakakullen,NO Torhamn.Vind NO 1-3, obetydlig sjö,tjocka. Befh på bryggan,utkik på backen. Flottogs först tis 17.11 efter läktring av last. Svåra bottenskador i förskeppet genom huggning på grundet. Sista ortsbestämning före olyckan: Hela Nordboj. Magn kurser därifrån: N 11° W som styrts i 11½′, N 57° W som styrts i 112′, N 15° O som styrt 20′ Stoppat för lodning 2 minuter före grundstötningen. Lodskottet taget omedelbart före grundstötningen. Fart vid G 4 knop. Orsak: Obekant västgående för farvattnet ovanligt stark ström i förening medtjocka. Vid avgångenfrån Danzig erhölls instruktioner från de tyska marinmyndigheterna att för undvikande av magnetminor navigera å minst 30 meters vatten,samt att på grund av den i Södra Östersjön överhängande ryska ubåtsfaran fortast möjligt och helst i mörker navigera till svenskt vatten.På grund av dessa instruktioner fortsattes resan trots tjocka. ((Obs.Bengt Sture försvann eft 28.10 spårlöst med man och allt i de vatten Windar passerat))

Skeppsdagboken

Tis 27.10 08.15 kastat loss och avgått från Danzig.Lämnat lotsen 09.35 utanför Neufahrwasser pirar. Kl 11.25 passerat Hela vaktfartyg, lpgg = 0. Kl 11.45 passerat Hela Norra boj ,distans = 1′, logg = 2½.Styrt efter de tyska kursanvisningarna magn kurs till kl 13.20 = N 11° W,logg = 14′. Till kl 12 midnatt N 57° W logg = 111′. Vidd syd 2-3,klar luft, något disig horisont.

Ons 28.10 magn kurs till 01.45 N 57° W. logg = 126′, och till kl 04.53 N 15° O logg = 146′. Tjocka från kl 00.15.Gått med reducerad fart under mistsignalering och amnövrar för mötande fartyg. 04.45 klargjort för lodning. Stopp 04.51.Lodat 04.53 och grundstött 04.53.Maskinmanövrar:stopp 04.51, full back 04.53, stopp 04.54. Fartyget står fast och hugger hårt på grundet.Pejlat runt. Förpiken och tank 1 & 2 läck,förrummet läck, och läck under pannan i eldrummet. Då vattnet i förskeppet steg snabbt koncentrerades länsningen till maskin-& eldrum och inga fler manövrar företogs. 08.50 sänt meddelande till rederiet genom en passerande fiskebåt.Företagit livbåtsmanöver med BB båt och samtidigt lodat upp botten kring fartyget.Sjökontroll och tull kommit ombord och upplyst att fartyget stod på Spanstakakullen NO Torhamn och att bärgningsfartyg var på väg. Förrummet vattenfyllt,akterskeppet torrt vid rundpejling. Pumparna håller läns i eld-och maskinrum.Hela dygnet tjocka, ostlig dyning på e.m ökande.

WINDAR 28.10.42

Fartyget åter börjat hugga svårt med förskeppet på grundet.Vind NNO 3-4

Tors 29.10 Står hårt fats på grundet. Vind NNo 3-4. Hängt ut oljesäck på STB bog för att dämpa sjön.Tjockan lättat något kl 08. Kl 09 anlände Poseidon och efter undertecknande av bärgningskontrakt övertogs bärgningsarbetet.Omedelbart överförts pumpar och slangar för länsning. Kl 10 f.m efter uppriggning av bommar och avluckning av luckorna 1,2 och 3 har lossning påbörjats av folk från land som engagerats av Neptunbolaget. Manskapet tillfrågats om de ville kvarstanna ombord och biträda med bärgningen. 3 man anmält sig vilja kvarstanna,de övriga 8 männen önskade omedelbart komma iland och avmönstra. Hög ostlig dyning, disig luft . Fartyget hugger svårt på grundet. Kl 13 stängt slussventilen till tunneln. Kl 15 uppstod en svår läcka i eldrummet genom fartygets huggande mot stenbotten och eld- & maskinrum vattenfylldes. Innan dess utrakades fyrarna ur pannan. Bärgningsarbetet avbrutits med Poseidon kvarligger Akterrummet så småningom även det vattenfyllts. Tankarna 4 & 5 torra. Tjocka och svår ostlig dyning.

Fre 3010 Tjocka, svår ostlig dyning.Tjockan lättat ngt kl 08-12.Ökande ostlig sjö.Fartyget helt vattenfyllt. Poseidon kl 12.45 tagit upp hela Windars besättning via livbåtarna som hissats på Poseidon,varefter Poseidon lättat ankar och gått in till Karlskrona där logi ordnats för besättningen på skilda platser.

Lör 31.10 8 man avmönstrade,varav 3 på däck och 3 i maskin på egen begäran. 1e styrman avrest till Svanhalla för att övervaka fartyget.

Mån 2.11 Poseidon avgått från Karlskrona kl 10 f.m medtagande befh och de kvarvarande av Windars besättning.Anlänt till haveristen kl 13.30. På grund av hög sjö kunde inget bärgningsarbete igångsättas.

Tis 3.11 Avtagande sjö.Poseidon kl 10 förtöjt långsides Windar och fortsatt arbetet.Maskin- & eldrum samt akterrummet till större delen länspumpats.Dykningsarbete pågått till kl 22.Besättningen biträtt med div erbetem.

Ons 4.11 Pumpning pågår oavbrutet.Vid midnatt kunde fyr stickas i stora pannan.Kl 09 fanns tillräcklig ånga för winscharna och lossning av lasten återupptogs av folk från land.Lossningen pågått dygnet ut.Dykare i arbete kl 07 -18 då de måste avbryta p.g av ökande NO-lig sjö.

Tors 5.11 Pumpning pågår oavbrutet. Lossning pågått till kl 07 då befh på Poseidon till följd av ökande NO-lig sjö ej längre kunde kvarligga långsides. Pumpslangarna losskopplats och fartyget blev så åter vattenfyllt.Poseidon ankrat på 500 meters avstånd.Besättningen kvarstannar ombord.Vind ONO 5-6.

Fre 6.11 Poseidon avgått till Karslkrona för bunkring.Ökande sjö. Ost 5-6

WINDAR 28.10.42

Lör 7.11 Vind OSO 6. Hög brytande sjö med oupphörliga brott över för-och akterdäck.Fartyget hugger på grundet. Under f.m började brott gå över även midskepps.Kl 12 middag fördes besättningen iland med en fiskebåt och inlogerades i olika stugor i Svanhalla.

Mån 9.11 Besättning återvänt till fartyget 09.30.Flera ovanbordsskador har orsakats av den ostliga dyningen.Poseidon anlänt kl 14 och återupptagit arbetet. Hermes anlänt kl 21.Vid midnatt var åter eld- & maskinrum läns och fyr kunde stickas i pannan.

Tis 10.11 Lossningen börjat igenkl 10,men kl 15 hade den ostliga dyningen ökat så att Poseidon måstex koppla loss slangarna och lägga ut från sidan Fartyget hugger hårt i ökande OSO.lig dyning.

Ons 11.11 Fartyget vattenfyllt. Dyningarna i avtagande.Huggningen stoppat Inget bärgningsarbete kunnat utföras p.g av ostlig dyning.

Tors 12.11 Inget bärgningsarbete p.g av ostlig dyning. PoHermes avgått till ~~Karlskrona på middagen~~ till annat arbete på middagen.

Fre 13.11 Poseidon 08.30 avgått till Karlskrona.Besättningen ilandförts och inkvarterats i Svanhalla.

Lör 14.11 Besättningen återvänt ombord kl 11.Poseidon återkommit,förtöjt långsides och börjat länsa. Kl 15 var maskinrummet läns. Stuckit fyr. Tilltagande sjö. Kl 21 Poseidon måst lämna sidan p.g av svår sjögång. Hållit eld- & maskinrum läns med egen ånga.Hermes anlänt kl 22.

Sön 15.11 SW kuling. Inget bärgningsarbete.Hållit maskinrummet läns med egen ånga.

Mån 16.11 Kl 16 börjat lossa med folk från land.Hermes överfört kabel ombord. Kl 23.45 i ökande N vind började fartyget bli flott.

Tis 17.11 kl 00.30 kom fartyget av grundet och uppankrades.C:a 800 ton kol beräknas ha lossats överbord. N kuling. Hållit fartyget flytande med egen ånga. Hermes börjat bogsera kl 13.30. Anlänt Karlskrona 19.30 och an ankrat på yttre redden.Poseidon förtöjt långsides.

Ons 18.11 Gått in till kaj kl 08.Poseidon förtöjt långsides.Dykare undersöker bottenskadorna.

Karlskrona 22.11 42
K.J.Österberg
Befh

Maskindagboken

Tis 27.10 avgått Danzig med SF 08.17,däreft. omväxl. manövrar tills FF 09.40 Lämnat lots samtidigt. Resan fortsättes och maskinen arbetade till fullkomlig belåtenhet.

Ons 28.10 Manövrar för tjocka: SF 03, St 03.05, HF 03.10, St 03.33, HF 03.40, st 03.46, HF 03.50, stopp 04.51,FB 04.53 ,st 04.54.
Efter att maskinen var stopp erhölls order från bryggan att fartyget

WINDAR 28.10.42

stod på grund. Omedelbart vidtogs undersökning i rännstenen och under pannan om ngt läckage uppstått. Det visade sig att vatten strömmade in i eldrummet under pannan på förkant om STB.Ballastpumpen sattes igång för länsning. Efter att pumpen varit igång ½ timme visade sig att vattnet likväl ökade trots att pumpen arbetade för "forssering". För att kunna länsa med donkeypumpen kopplades ett extra rör till densamma. När så båda pumparna arbetade för fullt kundevattenståndet under pannan hållas nere. Pumparna måste vara igång hela dygnet.

Crew List

Be[illegible] Karl Johannes Österberg, Långviksvägen 9,Kalmar, 4.4.98
1e styrman Sigurd Hallsenius, Hull, 5.12 87 (5 mån)
2e styrman Adolf Bernhard Persson, Sölvesborg, 26.12 98 (15 mån)
Öv[illegible]maskinist B.Forsberg, Husum, 30.8.80
2e maskinist Karl Hilding Karlsson, Sundsvall, 25.7.85
Stuert K.L.Johansson, Sölvesborg, 28.11.97
Kock W.Svensson, Sölvesborg, 26.3.16
Matros G.A.Bergman, Sundsvall, 29.2.04
Matros A.E.Andersson, Västerlanda, 2.7.95
Lättmatros N.G.Svensson, Karlshamn, 2.4.19
Lättmatros Gunnar Harald Karlsson, Sölvesborg, 21.3.15
Jungman N.A.B.Håkansson, Trensum, 19.9.20
Jungman S.O.Olsson, Mörserum, 23.12 22
Donkeyman B.G.H.Johansson, Malmö, 20.9.00
El[illegible]re B.G.A.Johansson, Smedby, 29.4.19
Eldare N.Mårtensson, Göteborg, 6.12 05
Eldare B.M.Mattsson,Karlshamn, 1.6.15
Lä[illegible]are G.H.Johansson, Karlshamn, 22.12 20

INTYG

På begäran av kapten J.Österberg,befh å ss Windar, intyga u-tecknade fiskare i Svanhalla,Torhamn, på heder och samvete att då vi natten mellan deb 27 och 28 oktober 1942 voro på hemresa från fiske ,observerades en ovanligt stark västgående ström,ty vi blevo mycket framsatta och långt före vårt bestick.

Svanhalla 9.11.42

Gustav Österström Oskar Magnusson Nils Österström

Erik Pettersson Gunnar Friberg Valdemar Johansson

==========================

============

WINDAR 28.10.42

SJÖFÖRKLARING I KARLSKRONA 23.11.42 kl 10.

Fartyget kaskoassurerat i SÅAF

Lasten assurerad i Svenska Veritas,Stockholm.

Sakkunniga: Kaptenen i marinen C.Holgersson & Hamnkapten R.H.Elfner.

Befh Österberg: Sedan krigsutbrottet gått denna väg ett 20-tal gånger. Under denna färd med hänsyn till ubåtsfaran som regel fört mindre belysning än vanligt men vid den under tiden för hrundstötningen rådands atarka tjockan hade fartyg fört full belysning. - Upprepade försök gjorts under bärgningens gång att lossa kol i pråmar som bogserats ut från Karlskrona men p.g.av sjögången och pråmarnas konstruktion hade arbetet blivit mycket tidsödande och för att fortast möjligt få fartyget av grundet blivit nödvändigt att kasta en del av lasten överbord.

Sakkunniga förklarat att de inte hade någon anmärkning att framställa mot befh kurssättningar. På sakkunnigas frågor upplyste befh att kompassen kompenserats i O-hamn i maj 1939,att kurserna devierats i okt 42 och att använda sjökort Svenska Östersjön,södra delen & neutralitetskortet Kalmarsund-Öland. Släploggen kontrollerats med jämna mellanrum. Inga fyrar kunnat siktas i tjockan. 1e styrman hade vakten till kl 04 den 28 okt. men befh då och då gått upp på bryggan och efter kl 04 hade befh själv vakten fram till grundstötningen inträffat.

1e styrman Hallsenius: Tjockan börjat strax efter midnatt 28.10.Efter samråd med befh hade han underlåtit att ta några lodskott eftersom de likartade bottenförhållandena givit vid handen att man inte genom lodning skulle kunnat erhålla någon ledning för bestämning av fartygets läge. Befh själv lagt ut leden på de båda sjökorten. Styrman alltid satt kursen efter den synnerligen tillförlitliga styrkompassen.

2e styrman Persson: Avlöst befh kl 04 28.10. 10 minuter före grundstötningen gav befh honom order att loda men vid grundstötningen hade man ännu inte erhållit någon djupsiffra. 2e styrman var vid grundstötningen akterut i färd med att lo da. Han trodde att fartygets fart nerbragts något före lodningen.

2e maskinist Karlsson: Chiefen haft vakten till kl 04 då 2e maskinisten tagi över. Manövrerna före kl 04 föranletts av mötande farttg.

Lättmatros Karlsson: Till rors från kl 04.40. Inte kunnat se backen från son plats i tjockan.Höret befh beordra lodning. Karlsson stannat ombord under hela bärgningsarbetet.

KK memorial 31.12 42

I viss mån försumlig navigering m från befh sida.Denne,som tillsammans med vakth. styrmannen uppehöll sig på bryggan,borde med tanke på de oberäkneliga

WINDAR 28.10.42

strömmar vilka tidvis uppträda i södra Östersjön, ha fällt lodet vid kursändringen kl 01.45. Han hade då omedelbart kommit till insikt om att fartyget befunnit sig närmare svenska kusten än vad positionen enligt loggen utvisade.Den döda räkningen konstaterade nämligen att fartyget vid tillfället hade över 60 meters vattendjup,under det att lodskottet med all säkerhet registrerat mindre än 40 meter .Dessutom borda man ombord ha företagit lodning minst en gång i timmen de 3 sista timmarna föee grundstötningen,och inte, som nu blev fallet,släppa lodet efter grundstötningen.Vad framförandet av fartyget i tjocka beträffar var farten bågot hög - över 6 knop medelfart - m måste man därvid ta i beaktande den vid tiden förolyckan rådande ryska ubåtsfaran i Östersjön och de instruktioner befh erhållit i Danzig, varför han inte rimligtvis kan lastas för överträdelse av artikel 16 i Sjövägsreglerna.

Ex officio
Bo Bergström

Sjöåklagaren påskrivit memorialt: Hemställes att förklaring infordras från befh. Sthlm 18.2.43
W.Berglund.

Kapten Österbergs svar till KK sjöfartsbyrå

(Inkom KK 18.2 43) Sedan krigets utbrott hare jag gjort ett mångtal resor på traden Hela-Utklippan umder skiftande väderleksförhållanden och därvid ofta observerat en strömsättning i farvattnet omkring Utklippan som satt fartyget SSW eller NNO,alltså ungefär tvärs kurslinjen Hela-Utklippan,och orsakad av strömmen genom Kalmarsund. Med en sådan maximal sättning av fem smil endera vägen räknade jag även i mitt bestick den resa grundstötningen skedde. Däremot har jag aldrig tillförne observerat någon rent västgående ström,som grundstötningsnatten måste ha löpt med atark fart i södra Kalmarsund. Vid kursändringen 01.45 räknade jag medmöjligheten att vara satt BB eller STB men inte framåt.Vid studium av sjökortet fann jag djupsiffrorna vara så ensartade på bägge sidor om kurslinjen,att jag inte ansåg mig kunna få säker ledning av lodskott förrän vid den tidpunkt lodning företogs. Utklippans mistsignal hördes inte heller,trots att den vid den tidpunkt,då Utklippan var tvärs, rådde vindstilla.Detta tyrkte min uppfattning att fartyget inte var väster om bestickets kurslinje,då denna moderna mistsiren under liknande goda akustiska förhållanden brukar höras mycket långt. Dessutom föresvävade mig hela tiden tanken att,på grund avden rådande överhängande ryska ubåtsfaran,fortast möjligt uppnå svenskt vatten. Under nuvarande förhållanden måste ju tyvärr ofta vid navigering på stor hänsyn tagas till krigsfarorna , att de fredsmässiga och normala riskerna skjutas i bakgrunden.

Kalmar 17.2.43
J.Österberg
Befh å ss Windar

WINDAR 28.10.42

Haveriet 1/3-del krig.

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde i SKN den 19.10.43

§2

Föredrog ledamöten Bergström ärende angåendess Windars grundstötning vid Spabbstakakullen NO Torhamn den 28.10.42. Fartyget framfördes efter avgången från Danzig i enlighet med kursanvisningar som lämnats av vederbröande tyska myndigheter med hänsyn till då rådande ubåtsfara.Då fartyget närmade sig den svenska kustenbefann det sig i tät tjocka. Befh hade uraktlåtit att i god tid företaga lodningar för fastställande av fartygets position. Med hänsyn till omständigheterna i ärendet ansåg Nämnden olyckan hänförlig till sådant haveri som avsåges under2& andra stycket Krigsförsäkringsvillkoren och fann Nämnden skäligt bestämma att deersättningsgilla kostnaderna skulle med I/3-delx ersättas av krigsförsäkringen.
I behandlingen av detta ärende deltog icke ledamoten Rogberg..

In fidem

Fritz von Schwerin

SKNEVII 359 LASTEN

1613 ton gasverkskol (Schlesische Feinkohlen) till Schlyters Kolimport AB i Stockholm. Försåkrad i Veritas för 26550:-
449 ton lossats i Karlskrona och körts i bilar till Karlskrona Gasverk.
Total vattenhalt i kolen 13,6 %
825.920 kg kastats överbord från haveristen.
787.080 kg framkommit.
SKN 1.12 43 betalat 3270:21 som 1/3-dels bidrag till gemensamt haveri enligt dispache given 12.10.43.

SKNEII Dispache given Sthlm 12.10.43

P.G.Hasselrot. Dykarattest & bärgningsrapport ingår ej i dispachen .
Windar i skadat skick väredrats till 312.000:- i Oscarshamn 22.1.43
Värdet i oskadat skick 550.000:-
Rederiets generalräkning 8.6.43 = 278.441:84.
Sammanlagt haverikostnad inkl last = 382.383:28.

Assurans

SKN den 30.11.43 ersatt SÅAF med 112.552:47 enligt 1/3-del krig.

================

Besiktningsinstrument & sjövärdighetsbevis.

Windar ankom till Karlskrona 18.11.42 och förtöjde vid Östra kajen. Besiktningsmännen sammanträdde ons 18.11 och beslöt att med hänsyn till dykarnas uppgifter om de stora bottensakdorna,det höga vattenståndet i lastrummen och

WINDAR 28.10.42

den nödvändiga kraftiga känsningen med Poseidons ombordsatta pumpar,att i första hand lossa kvarvarande last med kran och att dykare skulle täta läckorna med talg och träkilar och anbringa ett tätningsplanöver öppningen i fartygssidan BB mitt för skorstenen. Då tätningen avslutats den 24.11 och fartyget samtidigt var loss sammanträdde besiktningsmännen ånyo och företog pejling av rännstenar och tankar. Tätningsplanet visat sig vara fastsatt pä övligt sätt.Fartyget därför bedömts vara i sjövärdigt skick att avgå från Karlskrona till Oskarshamns varv för fullständig reparation,under förutsättning att Poseidon konvojerar Windar och att 3 transportabla pumpar finns ombord på Windar under resan och sköts av Poseidons folk,samt att resan företages i vackert väder och att farten ej får överskrida ½ fart vid vanlig gång. Karlskrona 24.11.42

Margistratsbesiktningsmännen

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Allan Zander besiktigat vid Oskarshamns varv 27-28.11.42.
Fartyget reparerat i Oskarshamn 29.11.42 - 13.1.43.
Först 6.4.43 avgick Windar från Oskarshamn efter vinteruppläggning.
Reparationskostnad 238.000:- varav järnarbeten 204.880:-

Bordläggningen: 55 plåtar förnyas i kölstråk,A,B.C-stråk STB & BB. 3 plåtar riktas.Ett stort antal bottenstockar kapas och förnyas. Skador på spant & intercoataler repareras, slingerkölarna riktas och förstävens undre del kapas & förnyas.

Tanktaket: 7 plåtar riktas STB & BB. Pannbäddarna undersöks & naglar omnitas.

Maskinbäddarna undersöks och c:a 16 kvms maskindurkar av trä förnyas BB. Ett hål upptaget i BB maskinskott av bärgarna igensvetas med en plåt.

Akterrummet: Ny bottencement, genomgång av pejlrör och tankar. Nästan all garnering förnyas. Rengöring och provning av pikar och tankar.

Maskin: Genomgång av allt maskineri och pannor,axelledning,belysningsnät, röröledningar etc.

Ankarspelet och 4 ångwinschar på däck öppnas och rengöras.

Ankare: Flyna riktas på BB ankare.

Fördäck: Rikting av luckkarmar,skärstockar och lejdare samt brädgångar

Akterdäck: -"- -"- -" -

Lastbommarna nerriggas för undersökning, 4 st

Poopen: 2 nya sidoventilramar i 2 manskapshytter BB och riktning av bordläggningen kring ventilerna. Landgången repareras.

Förlorade inventarier i STB livbåt: all proviant förstörd, 12 bluelights, 12 rakater, 1 signallampa, 1 stormlykta,2 oljedunkar En säck med 9 filtar & 9 oljerockar, 2 surrningstaljor.

3 luckpresenningar förstörda av sjön.

WINDAR 28.10.42

HISTORIK

LaståKngare på 1300 brton byggd 1911 vid Fredrikstads mek.Verksted av stål (Ex Figaro) L 69,3 B 11 Tillhörig red AB Norrström (Ivan Jeansson) i Stockholm,bildat 1927. Inköps som Figaro febr 1929 från skeppsredare Oscar Dahl i Oslo.Övertogs i Antwerpen och gick från Rotterdam till Sevilla med befh P.A.G.Cöster på första resan som Windar. 1750 dw. 725 ihkr triplemaskin av varvets typ. Back,brygga och Poo, 4 luckor,en mast på backen resp poopens förkant och 2 midskepps med ångwinscharna på plattformar för att få helt hinderfria för- & akterdäck för däckslaster. Hög smal skorsten och häckakter. Den 22.9.35 anlände Windar till Göteborg från Kenitra i Franska Marocko med en 6 meter hög däckslast av kork och utan minsta slagsida trots att fartyget i Biscaya ridit ut en orkan med vindstyrkor på 40 sekms Vädret hade varit stormigt hela resan,men besättningen gått torrksodd på däckslasten. - I okt 35 däremot med däckslast av trä från Kotka till Coruna måste Windar gå in till Fredrikshavn med slagsida efter att ha förlorat 10 stds av lasten,fått vatten i rummen, styrledningen skadad och skador på däck. - Windar tog sig igenom hela andra världskriget Bombad 25.8.44 i Lübeck ~~utan att bli bombad, eller minsprängd~~. I sept 47 ändardes rederiets hemort till Kalmar. Den 7.7.55 avled Ivan Jeansson, 59 år gammal. Tis 27.11.56 på resa London-Åbo med rumslast av 1500 ton koks pressades Windar vid möte med ett utgeånde fartyg i hård vind och stark strömsättning på grund i inloppet till Kalmar. Hon blev stående vattenfylld vid Östra pirhuvudet och besättningen togs iland av en bogserbåt.Först den 8.12 kunde hon efter läktring av last och länspumpning införas till Kalmar för slutlossning och prov.tätning,assisterad av Harald med dykare och pumpar. Windar var då rederiets enda fartyg sedan Sandar skrotats ner 1955. Den 12.12 bogserades Windar till slip vid Oscarshamns varv men befanns så svårt skadad att reparation var utesluten. På sin sista resa, såld till Perssöner i Ystad som skrot, gjorde Windar torsdag 14.3.57 ett utbrytningsförsök då hon vid middagstid i en hastigt uppblåsande 20 sekms kuling i höjd med Kåseberga sprängde bogserkabeln till bogserbåten Hurtig av Ystad och kom på drift med 3 man ombord. Hurtig lyckades i sista stund få kablar över och hindra att Windar drev på sandrevlarna vid Sandhammaren. Vid 18-tiden fällde de 3 ombv ankaret 10′SSO Skillinge sedan Hurtig förbrukat alla kablar som bara slitits av en efter en. Hurtig måste gå in till Simrishamn för bl.a bunkring. Draggande ankar med stort vindfång i stormen drev Windar i ostlig riktning. Kl 20 anlände Harald från Malmö men kunde i 25 sekms storm inte få över någon bogserkabel. Under natten avtog vinden hastigt och på f.m 15.3 fick Harald Windar under bogsering igen . De 3 ombv tyckte inte natten varit särskilt påfrestande på det mörklagda utkylda fartyget för de hade haft en fotogenkamin med sig och smörgåsar och kaffe i thermos.

NICKE 30.10.42 50% krig

MISSADE ESKORTEN, FORTSATT ENSAM - INDRAGNA SJÖMÄRKEN FÖRLISNINGSORSAK

Rapport

Avgick Slite fre 30.10.42 destinerad till Örnsköldsvik/Sundsvall med rumslast av 1622½ ton cement i säckar. Djupg F 14'10,5"- A 15'3½". 18 ombv. Grundstött kl 13.20 lör 31.10 på Sebogrundet, OSO Landsort i ONO 2 med svag NW dyning och tät tjocka. Orsak: Tjocka, strömsättning och att mistsignalen från Landsort inte kunnat uppfattas. Sista ortsbestämning före grundstötningen: Kl 01 31.10, pejlskottet från Fårö i WtS, samtidigt lodat och erhållit 27 meters djup. Magn kurser därifrån : N 3 W, 2'; Nord 8'; Väst 5'; S 68 W i 24'; N 25 W i 51½' Lodningar: Kl 12.55 djup 38½ meter. Fart vid grundstötningen: Halv fart. Kompassjustering i Göteborg 6.5.42.

Utdrag ur skeppsdagboken

Fre 30.10 kl 20.40 avgått från Slite under lots ledning. Fartyget skall ansluta sig till eskorten på höjden av Hallshuk kl 06 15 den 31.10.- Kl 21.10 lämnat lotsen vid Malö, satt loggen= 0. Tjocka Avgivit mistsignaler och styrt varierande kurser.

Lör 31.10 kl 01 skottet från Fårö i WtS. Lodat 27 ms djup. Loggen = 30. Kl 01.35 lodat 35 ms djup, logg = 33. Styrt varierande kurser under mistsignalering i tjocka. Kl 05.50 vid eskortens mötesplats Hallshuk, gått med helt sakta fart. Då ingen eskort synts till eller hörts ännu kl 06.45 satt kurs på Landsort. Tjocka. Mistsignaler. Kl 08 magn kurs N 25° W, distans 10', logg 77, vind OSO 1, barometer 760 - Kl 08.50 passerats av ss HANSA styrande parallell kurs i samma riktning. Fortsatt tät tjocka, avgivit mistsignaler Kl 12 magn kurs N 25° W, distans 33, logg 110, Vind ONO 2, barometer 761. Kl 12.50 sakta fart. Kl 12.55 magn kurs N 25° W, distans 5,5, logg 115,5, lodat djup 38½ meter, logg 115½.

Kl 12.58 halv fart. Kl 13.20 magn kurs W 25° W, distans 3, logg 118½, fartyget törnade på grund, full back slogs ögonblickligen på maskintelegrafen och strax därefter, när fartyget stod still, slogs stopp. Pejling visat att förpiken fylldes fort och att bottentank 2 var läck medan tank 1 fylldes fort. Vid strandningen vred sig fartyget ½ streck åt STB och stannade i riktning NtW¼ W. Blåst nödsignaler i ångvisslan. Pejlat rännstenar och tankar oavbrutet. Lodat runt fartyget och funnit följande djup:

På backen STB 4,7 meter om BB 4½ meter.
Akter om backen STB 4,7 ms om BB 4½ ms.
Vid förriggen STB 5½ meter om BB 5,3 ms.
Midskepps STB 6½ meter om BB 7 meter.
Vid akterriggen STB 10 meter om BB 11 meter.
Helt akter 15 meter

NICKE 31.10.42

Omkring kl 14.30 kom Landsorts lotsbåt långs sidan med 3 lotasr ombord. Kl 15 visade sig tank 2 vara starkt läck.Efter konferens med samtliga beslöts följande: Befh och 9 man skulle medfölja lotsbåten ialnd, medtagande så mycket som möjligt av sina privata tillhörigheter samt nödig proviant för uppehåll iland. Kl 15.15 lämnade lotsbåten fartyget. Följande stannade frivilligt ombord: 1e styrman, chiefen, stuert, 3 matroser, smörjare Gustafson och lämpare Boman . Vind OtS 3.Fartyget hugger på grundet i sjöhävningen. Enligt lotsarna har Nicke strandat på ett grund vid Sebogrund.Kl 17 var tank 2 full men rummen täta.Pejlat rännstenarna varje halvtimme , Satt 2 röda glölanternor samt eb vit sol för att utmärka fartygets läge. Kl 18.10 hördes för första gången mistsignalen från Landsort. Livbåten ligger klar långs sidan,Vid midnatt fortfarande tjocka och avtagande vind, men Nicke hugger på grundet.

Sön 1.11 Pejlat varje halvtimme under natten och befunnits läns .Uppklarnande luft.kl 05.15 Landsorts fyr lyser igenom , pejlad i WNW . Fartyget hugger mycket hårt på grundet. Kl 05.45 5" vatten i STB rännsten, länsat. Kl 07 åter tjocka, Kl 08 6" vatten i STB förliga rännsten, länsat. Vind OtS 3 . Fartyget hugger hårt. Kl 12 ökande ostlig dyning, hugger hårt men håller STB rännsten läns genom pumpning varje halvtimme.- Kl 21 tilltagande ostlig vind, styrka 4-5. Hugger mycket hårt mot botten.Kl 22 tilltagande ONO vind. Länspumpen går oavbrutet. Satt lillbåten i sjön och lagt ner det mesta av besättningens ägodelar i den så att alla snabbt skall kunna lämna vid behov. Kl 22.55 kom lotsbåten långs sidan och meddelade att alle man nu borde lämna då stor risk fanns för ökande vind och sjö och då skulle det bli omöjligt att bärga dem. Kl 23.20 lämnade siste man fartyget och med livbåten och lillbåten på släp gick lotsbåten in till Landsort med samtliga återstående 8 man.

Mån 2.11 kl 00.40 kom lotsbåten in till Landsort där besättningen inlogerades i olika stugor hos ortsbefolkningen. Neptunbolagets "Hermes" varit ute vid Nicke på f.m.men i den höga sjön kunde man inte komma i närheten.

Tis 3.11 Styv byig kultje, i byarna 20 sekundmeter, av varierande riktning hela natten. På morgonen befanns Nicke ha sjunkit med endast förmasten och skorsten synliga över bränningarna.Efter konferens med Hermes befh bedömdes bärgningsförsök för tillfället utsiktslösa och besättningen medföljde Hermes till Nynäshamn dit man kom kl 1245.Inkvarterats på hotell, anskaffat restaurangkort , gjort förberedelser för avmänstring.

Nynäshamn 4.11.42

Thore Fischer

Befh

NICKE 31.10.42

Crew list (Kompl SKN)

Befh Thore Fabian Fischer, Klubban, Fiskebäckskil, 63 år (I rederiet b-23)
1e styrman Julius Harals Bresky, Karlstad, 55 år (Nov 39)
2e styrman Kurt Axel Stenström, Göteborg
Chief Karl Elis Tage Axelsson, Göteborg, 38 år (27.8.40)
2e maskinist Alfred Bergman, Göteborg
Stuert Erik Algot Johansson, Göteborg
Kock Nils Erik Lindh, Lilla torget,Oscarshamn
Matros Sven Julius Gustafsson, 45 år (20 år t sjöss, 1 år ombord)
Matros John Hjalmar Sigfrid Karlsson
Matros Karl Robert Eriksson
Jungman Sven Lennart Lindquist, 19 år (4 mån ombord, 18 mån t sjöss)
Jungman Per Victor Hansson
Smörjare Bror Olofsson
Eldare Piotz Folga, Sjömansinstitutet, Stadsgården 22, Stockholm
Eldare Uno Algot Friberg
Eldare Frans Agar Forsberg
Lämpare Bror Erik Gerhard Boman, Björksgatan 38,Gtbg
Maskinelev Allan Isaksson

Sjöförklaring i Göteborg 19.11.42 kl 14

Sakkunniga lotskapten K P Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Advokat Johan Ramberg för SÅAF. (Ingen hemligstämpel på protokollet)

Befh Fischer: Haft order attuppehålla sig c:a 2′W Hallshuks fyr för att där invänta eskortens ankomst. Då denna inte kommit fortsatt resan ensam. Inte erhållit någon säker positionsbestämning efter dethan hört skottet från Fårö kl 01 den 31.10.- Tidvis ganska tät tjocka. Han hade vid lodskott et kl 12.55 antagit att fartyget befunnit sig c:a 5′NNW Landsort med kursen S 25° O. Låtit fartyget gå fram med ½ fart och beordrat lodning som skulle verkställas kl 13.30 då han beräknat att det skulle vara 3″c:a kvar till Landsort. Utkik hållits på bryggan efter kvast-& ballongpricken öster om Sebogrundet vilken inte hade kunnat upptäckas. Befh sedermera erfarit attden p g av kriget var indragen. Han hade trott att de skulle få höra sirenen från Landsort men denna hade inte kunnat uppfattas. Befh hade 4-5 timmar efter grundstötningen fått se skäret Inre Karvasen något akter om tvärs STB på c:a 1000 meters avstånd.
Befh ingivit en skriftlig komplettering till sin rapport som följer:
"Under vanliga förhållanden skulle fartyget från Slite ha stuckit öster ut

NICKE 31.10.42

och därefter ha tagit kurs på Gotska Sandön och gått öster om Svenska Björn nordvart, sålunde helt utomskärs. På grund av krigsförhållandena hade emellertid marinmyndigheterna givit order om att fertyget skulle framgå längs Gotlands kust till höjden av Hallshuk på öns NW-sida för att däransluta sig till en väntad konvoj. Om komvojen inte anlände, skulle fartyget självt taga direkt kurs på Landsort för att sedan under ledning av lots fortsätta resan. Konvojen skulle anlända kl 06.15 och Nicke var på samlingsplatsen redan 05.50. Emellertid ankom inte någon konvoj, trots att Nicke kvarstannade till 06.45 då kurs sattes på Landsort. Tjocka av varierande styrka rådde under hela resan. Sålunda passerades vi kl 08.50 av passagerarångaren Hansa (på resa Visby-Nynäshamn) som framgick på parallellkurs på vår STB-sida. Hansa befann sig ungefär 8 fartygslängder från oss, men när hon var tvärs kunde Hansas namn med blotta ögat läsas på fartygssidan. Fartygslängden är omkring 80 meter. - Då vi närmade oss Landsort var sikten hela tiden så pass god att vi skulle haft möjlighet att iakttaga förefintliga sjömärken på åtminstone 1/4′ avstånd. Härom är 1e styrman och jungman Lindquist, som båda befunno sig på bryggan, helt överens med mig. Rorsman Gustafsson inte haft lika bra sikt från styrhytten ,särskilt med hänsyn till att dimbildning uppstår å fönstren. inne i hytten. Såsom av journalutdraget framgår hade vi noga hållit den utlagda kursen och även lodat. Då vi närmade oss Landsort stod såväl jag som styrman Bresky ochjungman Lindquist ochsökte efter förefintliga sjömärken. Lindquist lämnade dock bryggan strax före grundstötningen för att utföra honom åliggande arbete ombord. Styrman ochjag sökte i farleden med våra kikare efter sjömärkena. Själv var jag särskilt angelägen att söka finna sjömärket å grundet Geten, då jag trodde att Geten låg närmare vår kurs än Sebogrundet. Därest sjömärkena funnits på plats ,hade vi med största sannolikhet iakttagit dem på så långthåll att någon grundstötning aldrig skulle ha ägt rum. Vi hade säkerligen sett sjömärkena på ca 500 meters avstånd och skulle då haft god tid att lägga över fartygetpå lämplig kurs. Sedermera erforo vi genom lotsarna att sjömärkena voro indragna och detta var sålunda skälet till att vi gickpå Sebogrundet och förliste.

Göteborg 19.11.42 Th Fischer

1e styrman Bresky: Läget utanför Hallshuks fyr fastställts med hjälp av kompass och logg. Ej sett fyren. Tagit vakten kl 13 den 31.10. Befh hade beordrat ny lodning kl 13.30. Beräknat höra Landsorts mistsiren på c:a 10′ avstånd.

Chiefen Axelsson: Tagit vakteni maskin kl 13 den 31.10. Höll halv fart vid grundstötningen. Kom signal från bryggan om full back och sedan efter en minut stopp. Båda orderna utförts omedelbart.

HEMLIG

NICKE 31.10.42

Jungman Lindquist: Stått utkik på bryggan från kl 13 den 31.10.Fartyget gått med halv fart,Sikten fri upp till 200 meter från fartyget, men dimmigt Inte siktat några sjömärken.Befh och 1e styrman spanat med kikare. Inte hört namnen på de sjömärken de sökte upptäcka.Kort före grundstötningen lämnat bryggan för att hämta matkärl föröver till kocken.- något som ingått i hans åligganden- och ingen annan satts som utkik i hans ställe. En stund efter grundstötningen, som han tror om BB, sett en klippa c:a 50 meter från fartyget.

Rorsman Gustafsson: Tagit rorstörn kl 13 , han hade endast kunnat se rakt fram från sin plats.Vid grundstötningen hade inget grund kunnat upptäckas men nästa dag hade han sett ett skär troligen om STB på något avstånd från fartyget.

KK memorial 31.12.42

Orsak: Med hänsyn till den osäkerhet som under kriget förelegat med anledning av indragna sjömärken, och med det osäkra bestick fartyget hade, ådagalades en viss oförsiktigher i navigeringen, i det att fartyget framfördes i osiktbart väder så nära grund och land.- Under sept/okt 1939 intogs en del av utprickningen utefter svenska kusten.Något officiellt meddelande om exakt tidpunkt för prickarnas indragande eller vilka prickar som indragits, har ej meddelats I UFS nr 22 1940 är följande notis intagen:

" Härigenom bringas till de sjöfarandes kännedom att utprickningen utefter svenska kusten från Örskärs fyr runt Falsterbo till norska gränsen, ävensom utefter Ölands och Gotlands kuster, tills vidare icke kommer att verkställas i den omfattning som sjökorten angiver, varför sjöfarande uppmanas att iakttaga den största försiktighet vid navigeringen. Neutralitetsleden beröres icke av ifrågavarande inskränkningar i utprickningen."

Vid bedömandet i övrigt av de omständigheter som framkommit vid sjöförklaringen, får det anses sannolikt att grundstötningen ej skett om utprickningen av Sebogrundet varit verkställd.

Ex officio
Bertil Lindhé

Minsvepare sökte efter Nicke

Följande skrivelse inkom till KK den 19.1.43 med hemligstämpel, från VII Militärområdet,Militärbefälsstaben, Avd IE, (Nr H 40:9, den 8.1.43 angående eskort) Till Sjötekniske konsulenten, Kungl KK

Med anledning av Eder begäran telefonledes den 7 ds angående vissa uppgifter sammanhörande med ss Nickes förlisning,har

jag äran meddela följande: Den 31.10.42 kl 04.32 avgick minsveparen Landsort från Visby för eskort av ss Hansa via Hallshuk till Landsort. Vid tillfället rådde tjocka och båda fartygen avgåvo mistsignaler. Omkring kl 06.30 befunno sig fartygen utanför Hallshuk och gingo därefter på varierande kurser för att söka efter ss Nicke, som meddelats att inträffa utanför Hallshuk kl 06.15 för att medfölja eskorten till Landsort. Omkring kl 07.00 uppfattades mistsignaler från ett i närheten varande fartyg, som antogs vara nicke, varför Landsort följd av Hansa satte kurs mot Lansort. Det såsom Nicke antagna fartyget bedömdes styra samma kurs. Sikten var vid tillfället omkring 100 meter. Enär ettsjukdomsfall inträffat på minsveparen L dsort , stoppade kl 07.32 såväl denna som Hansa , från vilket fartyg läkare ombordsattes på minsveparen , vilken konstaterad att sjukdomen krävde operation snarast möjligt, varför minsveparen avbröt eskorteringen o med högsta fart återgick till Visby där den sjuke avlämnades till lasarettet ; dessförinnan hade Hansa av fartygschefen på minsveparen meddelats tillstånd att utaneskort fortsätta till Landsort. Enär minsveparen icke kunde komma i optisk signalförbindelse med det som Nicke antagna fartyget, kund motsvarande meddelande icke överbringas till detta. Sedan den sjuke ilandförts ,avgick minsveparen Landsort till Nynäshamn ditfartyget ankom omkring kl 17.45.

För eskorter från Gotland till Landsort gällde vid ifrågavarande tidpunkt följande av Chefen för Gotlands Marindistrikt utfärdat förtroligt sjöfartsmeddelande:

" Söndagar, tisdagar, tosrsagar, lördagar. Eskortten startar från Visby kl 04.45 med omkring 11 knop ochmedför ordinarie postbåt från Gotland. Om lastfartyg med minst 8 knop anmält sig önskan att ansluta sig till eskorten, upptagas dessa 2'W Hallshuk, och farten minskas då i behövlig grad, dock ej under 8 knop. Hava inga lastfartyg anmält sig önska medfölja , går eskorten direkt från Stenkyrkehuk mot Landsort "

Något generellt tillstånd för handelsfartyg med en fart av 8 knop och därutöver attverkställa förflyttning utan eskort har icke givits. Om fartyg befinner sig till sjössoch på grund av hinderliga väderleks- och siktförhållanden icke kunna ansluta sig till eskort, måste det anses som en ren bedömningfråga från vederbörande handelsfartygsbefälhavares sida huruvida han skall fortsätta resan eller återvända till avgångshamnen och invänta nästa eskort, vilket sistnämnda förfarande i vissa fall kunde medföra en fördröjning på 2 dygn. Enligt uppgift har detta spörsmål bl.a muntligen dryftats mellan vid Gotlands Marindistrikt tidigare tjänstgörande kommendörkapten Wrede och skeppsmäklare Myrsten, Slite, vilken även fört samtal i frågan med vissa fartygsbefälhavare. På förfrågan har nämnde skeppsmäklare nu uppgivit att dennes samtal med KK Wrede aldrig

NICKE 31.10.42

kunnat uppfattas så som frågan gällde ett tillståndsgivande från marin myndighet genom en representant för denna, Eftersom denna eskortfråga synes sammankopplad med ss Nickes förlisning , anser jag mig i princip böra framhålla dels att eskorteringstjänsten i förevarande fall främst har till syfte att söka förebygga eller förhindra ubåtsanfall mot de eskorterade handelsfartygen: Dels att handelsfartygs befh måste anses ansvariga för eget fartygs navigering, oberoende av eskortfartygens manövrar, såvida icke detta sistnämnda fartyg för visst fall givit viss bestämd navigeringsanvisning, sombedöåts nödvändig för fullgörandet av erhållet eskorteringsuppdrag. Detta sistnämnda förhållande bestyrkes av följande bestämmelse i av CM den 16.7.42 utfärdad förtrolig plan för eskortering mellan Svartklubben och Trelleborg:

"Eskorterande örlogsfartyg ansvara icke för navigeringen och taga endast befattning med sådana fartyg som anslutit sig till eskorten "

Visby den 8 januari 1943
Henrik Gahn
C Avd I f
Kommendörkapten I gr

Nickes befh delgivits memorialet

Följande sjöåklagarens utlåtande i ärendet översände KK den 15.4.43 till Ångf AB Heimdal i Göteborg en avskrift av Sjötekn konsulentens yttrande att överlämnas till Nickes befh för kännedom. Ingen annan åtgärd vidtagits.

SKNEIII vol 245

Brevkopia från SKN till Bo Bergström,KK, 22.12.42

Broder!

För att du icke skall förfalla till sysslolöshet under de många helgdagarna som snart stunda, översänder jag härmed till dig en haveriakt rörande ångf Nickes grundstötning söder om Landsort.Protokoll över sjöförklaringen ligger i akten, där det även finnes ett brev från vårt ombud i Göteborg, advokat Mårten Henriques,som var närvarande vid sjöförklaringen och i brevet av den 19.11 lämnat en ganska ingående reogörelse över vad som förekom vid sjöförklaringen.Visserligen föreligger protokoll över förrättningne, men i en hel del hänseenden synes det mig dock som om sagda redogörelse kompletterar sjöförklaringprotokollet .Såväl fartyg som last voro krigsförsäkrade i Nämnden och då totalförlust föreligger rör det sig ju om ett ganska stort haveri.Det är väl sannolikt att nästa sammanträde i Nämnden kanäga rum någon gång i den vecka som börjar den 11 januari ochjag vore dig därför tacksam om du till den veckan ville ha studerat ärendet.

Din tillgivne (Namn saknas)

NICKE 31.10.42

Brev till SKN från advokat Mårten Henriques,Gtbg 19.11.42

Ang sjöförklaring rörande Nicke

Jag inställde mig idag såsom ombud vid denna sjöförklaring Advokat Ramberg representerade vid densamma SÅAF.- Fartygets befh infann sig åtföljd av fartygets 1e styrman samt övermaskinisten, en 19-årig jungman och den 46-åriga rorsmannen som fungerat vid grundstötningen.De 3 besättningsmännen hade i realiteten icke något som helst att säga i saken.Övermaskinisten hade befunnit sig i maskin från kl 13 och kunde vitsorda att fartyget gått med halv fart från den tidpunkten och fram till dess det grundstötte kl 13.20 ,ävensom att det vid grundstötningen kommenderats stopp,därefter full back och en minut därefter ånyo stopp. - Den 19-årige jungmannen,som icke varit mer än 18 månader till sjöss, hade kl 13 kommit upp på bryggan för att tjänstgöra som utkik.Någon speciell order såsom sådan hade han ej fått , men visste attdet ålåg honom att hålla utkik efter båtar & prickar. Han hade mellertid varken sett några sådana eller hört några signaler. Fartygethade farmgått med ca 4 knops fartoch man hade i dimman inte kunnat se framåt mera än ett par båtlängder eller ca 200 meter.Kort efter kl 13, då han började tjänstgöra som utkik, hade han avlägsnat sig från bryggan för att hämta mat till manskapet, vilket ingick i hans vanliga åligganden och vilket uppdrag hannu måste utföra därför att man ombord hade en besättningsman för litet.Sedan han lämnat bryggan hade ingen särskild besättningsman stått som utkik, men befh och styrmannen hade stått med kikare och sökt upptäcka sjömärken.- Rorsmannen hade sovit under sin frivakt och kom efter denna t tjänst på bryggan kl 13 .Han hade fullt upp att göra med rodret och kompassen för att se till att fartyget höll rak kurs. Han hade följaktligen icke tid att se sig omkring utan endast ibland rakt föröver. Han hade inte hört några signaler heller Fartyget hade hela tidenhaft halv fart.- Befh förklarade i själva den skriftliga sjöförklaringen att grundstötningen orsakats av tjocka och strömsättning samt därav att man icke uppfattat några mistsignaler från Landsort.I ett särskilt, av advokat Ramberg uppsatt yttrande, uppgav han, att fartyget under vanliga förhållanden skulle ha gått utomskärs.Sikten hade icke varit sämre än att man kunnat se sjömärken på 1/4 distansminuts avstånd.Man hade förgäves spejat efter sjömärken och först senare av lotsarna erfarit att desamma voro indragna.- Efter avgången från Slite 30.10 kl 20.40 hade man lodat sig förbi Fårö och styrt på kompass och logg Man hade, i nelighet med mottagna instruktioner,avsett att hålla sig ca 2½' W Hallshuks fyr för att avvakta ankomsten av en konvoj.Då denna inte kommit hade man satt kurs på Landsort Det rådde tjocka hela vägen. Passagerarångaren Hansa ,som avgått

NICKE 31.10.42

från Visby och som skulle ha ingåttt i konvojen, hade på sin väg till Nynäshamn passerat STB om Nicke på morgonen den 31.10 och med ungefär samma kurs som denna. Ortsbestämning hade man företagit kl 12.55. i farvattnen vid Gotland hade befh gått hundratals gånger med Nicke och ansåg sig därför kunna lita på att han kunde bedöma var fartyget befann sig då kursen sattes norrut mot Landsort, detta ehuru man icke i tjockan sett Hallshuks fyr. Han utgick ifrån att man skulle få höra mistsignaleringen från Landsort, men inga sådana signaler hade hörts på hela tiden före grundstötningen. – 1e styrmannen uttalade sig i överensstämmelse med kapten en Hanhade kommit upp på bryggan kl 13 efter sin frivakt. Han erhöll då upplsyning om att det lodats kl 12.55 ,och om var man då enligt befh mening befann sig. Man hade tänkt sig att loda nästa gång kl 13.30. Sikten var så pass att man icke ansåg sig behöva loda tidigare om man inte upptäckte ngt särskilt dessförinnan. Styrmannen hade hållit utkik efter pricken vid Sebogrundet men hade inte sett något före grundstötningen. Då pricken vid Sebogrundet var utlagd, hade denna legat så långt från grundet att skulle kunna manövrerat fartyget fritt från detta. – Detta var ungefär vad som framkom fastän naturligtvis i den ordningen attbefh uttalade sig först,varefter styrmannen och efter honom de 3 andra hördes. Då befh ,enligt uppgift,hade befälet på bryggan även efter kl 13 , ehuru det var 1e styrmans vakt, tilläts styrmannen att avlägga ed jämte de 3 övriga besättningsmännen, på riktigheten i sina uttalanden.– Man fick under förhöret ettbestämt intryck av att befh beslut att i tjockan starta norröver var något djärvt, och att det skulle varit tillrådligt att han väntat därmed till dess han kunnat orientera sig säkrare rörande fartygets position. Befh själv var emellertid av den uppfattningen, att det icke kunde vara något tvivel om var han befunnit sig då kursen lagts nordvart, detta ehuru han icke hade några landmärken på platsen ifråga.

Högaktningsfullt

Mårten Henriques

Effekter

SKN 11.5.43 utbetalat 1333:63 till rederiet (som till besättningen utbetala 2804:75)

Befh förlorat följande ägodelar, värda 564:50:
Radioapparat 275, helsextant 75, 2 blomstervaser 7, namnstämpel 7:50, sigill & skrivmaterialier 10, en kopiepress av äldre modell 10, läderportfölj 14, nya galoscher 4:50, 2 flanellnattskjortor 15, 2 dagskjortor 7, 2 ställ äldre underkläder 8, en äldre vintermössa i Sibiriskt lamm 15, 1 blå sjökostym 25, en halvsliten ytterrock 35, 4 kuddar & 2 filtar 30, Sjölagen 6:50, Klints & Thores tabeller 20:-

Forts

NICKE 31.10.42

1e styrman för 205:75 förlorat följande: Koffert, oljerock, sydväst, 1 par byxor, overall, hatt, lädertofflor, dunkudde, dörrdraperi, koj- & ventilgardiner, böcker för 44:95, 2 pergamentlampskärmar , en fruktskål, en kristallvas och 2 askkoppar
2e styrman för 489 kr förlorat kostym, rock, 3 overalls som låg i tvätt, ett par skor, gummistövlar, skinnväst, skjorta, nautiska tabeller
Chiefen för 489:- Mössa, overall, filt, kavaj, skor, handskar, maskintofflor och sofföverdrag
2e maskinisten för 116:50 kängor, tofflor, mössa, blårock,väst, överdragsbyxor, 3 par strumpor och glasögonen
Stuert 192:- 2 vita rockar, glasögon, hatt, filt, kudde,cheviotbyxor och 2 par vita byxor
Kocken för 104:- resväska, 4 vita rockar, ettpar skor, 2 par skjortor
Matros Gustafsson 140:25 Väckerkloka 6:50, merlspik 5:-, syhandske 4:- mössa ,skor, rock,filt, underställ, slidkniv, blåställ
Eldare Folga 672:- Nästan ny kostym, vinterrock, 2 par skor, filt, 4 skjortor,2 par arbetskläder, overall
Lämpare Boman 93:50 Glasögon, skor, hatt ,arbetsbyxor, 1 par strumpor
Jungman Lindquist förlorat för 150:- Matros Eriksson för 120:-

---

SKN EVII 357 LASTEN

1650 ton Blå Rand-cement i 12000 säckar från Cementa AB, Slite till Örnsköldsvik och Sundsvall.
Lasten försäkrad i Öresund för 84432:-
Frakten försäkrad i Gauthiod för 21093:-
SKN ersatt dessa bolag med 50% den 18 2 43 = 51074:74

SKNEIII 245 Assurans

SKN skrev 4.2.43 till Ångf AB Heimdal i Göteborg att uppgörelse träffats om att ersättning för totalförlust skall utgå med 50% under krigsförsäkringspolisen och 50% under civilförsäkringarna
SKN utbetalat kr 312500:- den 8.2.43

SÅAF meddelade på förfrågan SKN den 11.12.43 att en proveny på 1404:30 ingått till SÅAF för bärgade livbåtar och inventarier från Nicke
SÅAF till SKN utbetalat 702:15 den 13.12.43

Utsiktslöst läge Egna noteringar

Nicke grundstötte på Sebogrundet som har flera grundklackar med 1½ meter som minsta djup och ligger 1¾' OSO landsorts fyr Med sirentjut vägleddes

NICKE 31.10.42

landsortslotsarna i tjockan till haveristen och ilandförde kl 17.11 man till lotsplatsen. Befh och 8 man kvarstannade för att hålla pumparna igång i väntan på assistans av Neptunbolaget. Vind och sjö ökade dock alltmer, förrummet vattenfylldes, vatten kom i eldrummet där fyrarna måste släckas varvid pumparna stoppade och kl 01 den 1.11 tog lotsbåten upp de 9 ombv och förde även dem till Landsort. Det blåste upp ordentligt från SO under söndagen 1.11 och Hermes gå i lä vid Landsort. Ångaren låg mycket djupt och högg kraftigt i bränningarna. Mån 2.11 rådde styv SO kuling till halv storm och på fm 3.11 sjönk Nicke efter att ha lyfts flott av sjön Ingenting kunde göras i det utsatta läget.

Historik

Lastångare på 1154 brton byggd 1918 vid Eriisbergs varv i Göteborg av stål (Ex Agricola) L 68,2 B 11,1 Tillhörig Nya Ångf AB Heimdal (Rudolf Hellberg) i Göteborg 1870 dw. 550 ihkr. enkeldäckad med 2 rum, 4 luckor, 2 master och 4 bommar med 4 ångwinschar. Sjösatt som Agricola 12.1.18 för red AB Otis i Göteborg som tillhörde Svenska Lantmännens Riksförbund. Hon gick sedar över till red AB Barbro (O Edström) i Stockholm och såldes i mars 1925 som Garicola till Heimdal (J F Manne) och fick då namnet Nicke.
Nicke var en typisk lastångare från denna tid med back, brygga, poop och häckak er, med ångstyrmaskin, förhalningsspel på poopen, däcksskans i backen och eldarskans i poopen, med reservbunkers under bryggdäck midskepps, Sieurins patent life boatgear, en triplemaskin med 30″ slaglängd och 2 returångpannor med diameter 11′6″ och längd 9′6″ Maskin- och pannrum var utrustade med moderna ~~hjälpapparater som det stod i~~ hjälpapparater, som det stod i fackpressen 1918. Ångaren hade sålunda el belysningsanläggning med ångturbingenerator samt automatisk kolsyreeldsläckning överallt ombord.
- den 22 5 37 grundstötte Nicke på resa Danzig- Garston vid West Hoyle Bank utanför Liverpool sedan befh förväxlat 2 fyrar med ungefär likadana signaler
- I dec 38 tilldelades kapten Fischer Emmerymedaljen i guld.

LJUSTERÖ 30.10.42 90% krig.

SÖKT NÖDHAMN I EMDEN EFTER KOLLISION MED HAPAG:s m.s.PHOENICIA VID BROKUM

Rapport

Avgick Emden tors 29.10.42 destinerad till Luleå i barlast.Djupg F 8′6″ - A. 13′3″ 31 ombv. 811 ton wb.
Rammad till ankars kl 05.54 fre 30.10 c:a 400 meter WSW lysbojen H.B. c:a 8′från Borkum i tjocka,SW 3 och lätt dyning av HAPAG:s motorfartyg Phoenicia som var på utgående till sjöss, lastad och på okänd kurs. Befh vakt, utkik på backen. Phoenicia av Hamburg ((4124 brton B.1928 vid Howladtswerke i Kiel L.114 B.16)) iakttogs 2 minuter före kollisionen c:a 30° på BB bog då Ljusterö för ankar stävade SOtO½O på kompassen.Båda fartygens lanternor brunno klart. Från Ljusterö ringdes varningssignaler i skeppsklockan och Phoenicia blåste i sin siren innan hennes stäv i c:a 25° vinkel träffade Ljusterö tvärs lucka 2 BB där ett större hål revs upp ovan huvuddäck och brädgången spräcktes.Mitt under bryggan uppstpd en läcka i slaget ävensom i eldrummet en läcka i slaget. Rum 2 vattenfyllt. Dessutom repades och bucklades BB-sidan. Phoenicia försvann i tjockan,drivande med strömmen men ankrade i närheten till synes oskadad. Flera bevakningsfartyg befunno sig även under gång i farvattnet i Hubert Gat.

Journalutdrag

Tors 29.10 kl 13.10 avgått i barlast från kaj i Emden under lots ledning. Kl 16.50 ankrat vid Borkum enligt order.
Fre 30.10 04.30 lättat och fortsatt under lots ledning med kontrollofficer på bryggan. Kl 05.40 tjocka.ankrat 05.45 med STB + 45 famnar i vattnet. §5.54 blivit påseglad av ms Phoenicia av Hamburg. Phoenicias förstäv träffat Ljusterö mitt för förmasten om BB varefter stäven skrapdde akteröver längs BB-sidan.Vattnet i rum 2 hastigt stigit till i nivå med utsidan och vid pejling konstaterades vatten även i rum I och i eldrummet. Länsning påbörjadesomedelbart ,ävenså gjordes försök att anbringa läcktätare vilket dock misslyckades i den starka strömsättningen.På grund av skadorn a beslöt befh söka nödhamn i Emden. Lättat ankar 07.25 men tvingats ankra igen i tät tjocka 07.36. Kl 10.12 ,då det klarnathivat upp och återvänt till Emden. Skiftat lots utanför slussen 13.35 och fortsatt med hamnlots assieterad av 2 bogserbåtar.Kl 15.45 väl förtöjda vid kaj å varvet. (Tider = tysk sommartid)

Emden 2.11.42
Ragnar Coster
Befh

Erklärung från lotsen till befh Coster.

Herrn Kapitän Coster, D.Ljusterö.
Am 30 oktober Morgens um 4.30 Uhr liefen wir mitdem Schwedischen D.Ljuste

LJUSTERÖ 30.10.42

Ljusterö von Borkum Redde aus,nach See zu. Der Wind war südwestlich 3-4, es lief Ebbstrom, die sicht war gut. Bei der Leuchttonne H.F.überholten wir ein Marinefahrzeug,in der nähe der Tonne H.D. den Schwedischen Dampfer Malva.Plötzlich wurden wir von dichten Nebel überrascht.Wir verminderten sofort die fahrt,gaben die vorgeschriebenen Nebelsignale.Um 5.40 Uhr ankerten wir bei det Leuchttonne H.B. mit STB Anker u. 45 faden Kette. Wir lagen ungefähr 300-400 meter von SSW von der Leuchttonne ab. Als der Anker gefallem war ,wurden die Positionslampen ausgeschaltet und die Ankerlampen eingeschaltet und die vorgeschiebenen Nebelsignale mit der Glocke gegeben. Kurze Zeit darauf passierte uns der Schwedische D. Malva an STB,den wir n hörten,und einigen minuten später passierte das Marinefahzeug dicht an STB,dessen positionslampen wir ausmachen konnten Dann hörten wir noch das Deutsche ms Phoenicia voraus blasen. Inzwischen hatten wir 45 F en Kette zu Wasser,aber auch das ms Phoenicia hatte sich merklich genähert,aber war nich auszumachen.Der 1e Offizier und der ausgucksmann waren noch beide auf der Back. Auf der Brücke waren der Kapitän, der B.O und ich. Ich rief dem 1e Offizier su:"Klar bei STB Anker!" Dann hörten wir auch das Motorengeräusch der Phoenicia dicht bei. Ich liess sofort Kette strecken. Im selben augenblick kamen die Topplampen und die Seitenlampe c:a 4 strich an BB in sicht.Wir lagen SOzO½O. Ich liess das Ruder hart BB legen und die Maschine volle kraft voraus gehen,bis die sache geklärt wat. Um 5.50 Uhr erfolgte dann der zusammenstoss.Die Phoenicia traf uns an der BB-seite,vorkante Luke 2,in höhe der vermessungsdekcs,drückte mit seinem BB Anker ein Loch in die Bordwand und scheuerte dann noch ca 1 15 meter an uns längs.dann war die sche geklärt. Wir stellten später fest dass Raum 2 Wasser machte.Alle andere Räume waren dicht. Es wurde sofort gelenzt aber das Wasser in Raum 2 stieg bis zum äusseren Wasserspiegel,c:a 13 Fuss. Da die Schotten dichr hielten,lag für Dampfer Ljusterö keine gefahr des absinkens vor. Wir setzten ms Phoenicia von der sachlage in kenntnis und fuhren nach Emden zurück.

A.Hellman
Seelotze

Crew List

Befh Martin Ragnar Coster,Strömstad,26.5.93 (20.10.38)
1e styrman John Edvin Karlsson, Kalmar, 10.12.01 (19.12.40)
2e styrman Bengt Zacharias Falck, 4.7.10
3e styrman Karl Ingvar Wallin, Göteborg, 8.1.18 (23.4.42)
Chief Per Olof Olsson, 14.4.83
1e maskinist Gunnar Erik Ersson, 22.4.96
2e maskinist Knut August Hellgren,22.4.90

forts

LJUSTERÖ 30.10.42

Crew List forts

Stuert Gustav Ibert Karlsson, 23.7.03
Kock Sven Åke Svensson, 27.4.19
Kockelev Emil Åke Israelsson, 8.5.23
Mässpojk Hans Gunnar Magnusson, 21.8.24
Timmerman Thorvald Svensson, Gtbg, 4.3.93 (17.3.41)
Matros Anders Torsten Ryberg, 22.8.10
Matros Gustaf Erik Stenfelt, 24.12 13
Matros Stig Vender Andersson, 27.1.16
Lättmatros Åke Walter Persson, Hälsingborg, 24.3.16 (14.10.42)
Lättmatros Gösta Helge Tadeus Olsson, 26.12 19 ((Den 6.11.42 störtade Olsson i Emden kl 12.45 ner i 3ans tomma rum och dog.Inga ögonvittnen.Han avled på sjukhus kl 16.30))
Jungman Ulf Hilding Bäckman, 27.11.22
Jungman Stig Erik Jansson, Singö, 2.1.25 (26.5.42)
Jungman Henning Olof Dahlberg, 9.3.23
Donkeyman Karl Valter Gustavsson, 23.3.99
Smörjare Johannes Gustav Eklund, 4.9.88
Eldare Harald Birger Boström, 1.4.96
Eldare Johan Alfred Karlsson, 3.1.12
Eldare Otto Gotthard Blomquist, 7.9.96
Eldare Gustav Elvin Söderström, 8.6.91
Eldare Ture Valdemar Nilsson, 18.4.02
Eldare Karl Gustav Andersson, 29.3.11
Lämpare Karl Ruben Berglind, 12.2.14
Lämpare Nils Harry Oscarsson. 6.8.19
Maskinelev Bernt Valentin Andreasson, 18.2.24

Sjöförklaring på konsulatet i Emden 4.11.42 kl 10

Vicekonsul Tjarko Apetz.

Befh Coster: Åberopat lotsen Hellmans ingivna berättelse.Mistsignaler avgas med skeppsklockan och ankarlanternorna lyste klart på ljusterö.

1e styrman Karlsson: Var påbacken och hade just avslutat ankringen då jag såg 2 topplanternor av ett fartyg c:a 30 på BB bog.Först syntes det främmande fartygets gå väl klar Ljusterö,men det ändrade sedan kurs BB hän och kolliderade med Ljusterö.

Timmerman Svensson: Stod på backen och ringde i klockan.Såg Phoenicias topplanternor varpå hon syntes ändra kurs och törnade på Ljusterö.

Jungam Stig Jansson: Var på väg fram till backen sedan han sett att ankarlanternorna brunno klart.Stark tjocka rådde. Såg då en båt komma emot oss som kolliderade med oss.

LJUSTERÖ 30.10.42

Befh Coster: Fastställt en tidsskillnad på 3-4 minuter mellan lotsens klocka och skeppsuret. Enligt lotsens klocka kolliderade fartygen 05.50, enligt skeppsuret var klockan då 05.54.

KK memorial 17.12 42

Orsak tillolyckan: Det tyska fartyget som företog en till synes helt omotiverad BB-gir vid närmandet av den till ankars liggande Ljusterö.

Ex officio

Bo Bergström

Två olyckor i nov-dec 1942

Den 6.11.42 kl 12.45 i Emden dödsstörtade lättmatrosen Gösta Helge Tadeus Olsson ner i rum 3.Luckan var delvis öppen och Olsson skulle ta ner virke i mellandäck,Lättmtros Persson nere i mellandäck såg plötsligt Olsson falla förbi,slå ryggen i mellanluckans karm och falla vidare ner i det tomma underrummet,Ambulans kom efter en halvtimme. Persson avled 16.30 på sjukhus.

Ons 9.12 på resa Danzig-Oxelösund med 5705 ton kol (avgick Danzig 7.12) fick Ljusterö kl 17.12 bottenkänning med 10 knop 5' från Ölands Södra Grund i stilla väder med klar sikt och blev läck i tank 6 och förpiken. Vattendjupet i sjökortet visat sig felaktigt så att Ljusterö fått grundkänning på 9 meters djup på lat N 57 28,75'- O.17 8,75'.Fartyget fortsatte resan och ankrade kl 20 vid Furön för att nästa morgon fortsätta in till Oxelösund. SKN 18.6.45 ersatt SÅAF med 80799:54 motsvarande 90 % av totalkostnaden eftersom Ljusterö av ubåtsfaran tvingats gå innanför 3-milsgränsen.

SKNEIII 245

Red AB Rex till SÅAF, 16.11.42

Ångaren Ljusterö

Som bekant undergår ss Ljusterö f.n provisorisk reparation av de skador som tillfogades fartyget av HAPAG:s Phoenicia.Vid dagens telefonsamtal med dir.Åhmansson frågade vi, huruvida vi skulle civil - & krigsförsäkra de kostnader som uppkommit i samband med kollisionen och den tempprära reparationen. Dir.Åhmansson svarade att enligt hans uppfattning sådana försäkringar icke behövde tecknas.

Schadentaxe für Notreparatur.

16.12 42 översände rexbolaget till SÅAF avskrifter av "Schadentaxe " som utfärdats i Emden 27.11.42.

Nordseewerke,Emden, reparerat provisoriskt för RM 6767:70 i docka 7-16.11 Skadorna omfattade Plattengang f8 och G 11 samt N 14, 4 spant, en del

Avskrift.

G e s a m t s c h a d e n s t a x e

der endgültigen Reparatur des Dampfers "Ljusterö" 3456 B.R.T.
der Reederei R e x , Stockholm.

Die unterzeichneten Sachverständigen haben im Auftrage der Beteiligten auf obigem Dampfers einen Schaden besichtigt und abgeschätzt, den dieser am 30.Oktober 1942 durch Kollision mit dem Dampfer "Phönicia", Reederei Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg, vor Borkum erhalten hat.
Wegen näherer Einzelheiten über diesen Unfall wird auf die Havarieberichte verwiesen.
Zur Beseitigung des Gesamtschadens ist folgende Reparatur notwendig:

B.B. hinten in Höhe des Maschinenraums :

Platte G 8 7350/1250/16 mm	neu	1 180 kg
" H 8 7500/1500/16 mm	"	1 440 "
2 Kimmstützplatten je 1500/1000/10 mm	"	180 "
2 Spanten absetzen je 1500/300/14 mm	"	150 "
Staubschott zum Teil entnieten, an Ort und Stelle richten		
Mittschiffs in Höhe der Brücke und Luke 2:		
Platte F 8 6700/1350/16 mm	"	1 160 "
Platte G 11 6700/1250/16 mm	"	1 070 "
Platte G 12 und 13 5300/1300/16 mm	"	885 "
Platte F 10 an Ort und Stelle richten		
Platte H 11 u. 12 an Ort und Stelle richten		
2 Spanten an Ort und Stelle richten		
2 Spanten 1000/90/90/12 mm	"	32 "
Schlingerkiel Flachwulst 15000/200/120 mm	"	300 "
" T-Eisen 10000/200/100/12 mm	"	200 "
" T-Eisen 8000/200/100/12 mm l.r.f. 160 kg		
Platte M 13 teils lösen und fest		
Platte N 14 6700/1400/16 mm	"	1 200 "
Platte O 10 an Ort und Stelle richten		
1 Schanzkleidplatte 2000/800/8 mm	"	103 "
3 Schanzkleidplatten mitte an Ort und Stelle richten und schweissen		
20 Spantfelder neu zementieren		
12 " im Hauptdeck bei M 13 neu		
20 qm Bilgenwegerung neu in Raum II 65 mm stark		
129 qm Bodenbelag neu in Raum II 65 mm stark		
Stellagen		
Anstrich		
Docken, 2 Tage		
12 Tage Standgeld		
l.r.f. 160 kg	neu	7 900 kg

2 mal Schlepper
2 mal Festmacher lt. Rechnung der Reederei
2 mal Lotsen

Die Schadensaufnahme erfolgte ohne Präjudiz der Schuldfrage.
Emden, den 27. November 1942

Im Auftrage des Dampfers "Phönicia"
(t) J. Georg Burger
(stämpel)

Im Auftrage des Dampfers "Ljusterö"
(t) Hans Svenssen
(stämpel)

LJUSTERÖ 30.10.42

plåtskador i Plattengang M 13 inkl 3 spant därstädes och brott på läns-ledningen i BB rännsten och skador på slingerkölen.

SÅAF utredning ang. Ersättningsskyldighet 4.4.45.

Ljusterös prov. rep kostat 11370:41 kr
Skadorna reparerats permanent vid Kockums i Malmö mars-April 43 för 23650:- kr. "Ehure Phoenicia ensam får anses vara skuld till kollisionen har det under nuvarande förhållanden icke ansetts löna sig att gå till en process utan en godouppgörelse har träffats med motparten om en ersättning av 50% av kostnaderna.Motparten har remitterat ett belopp RM 29720:83 vilket belopp fördelasm pro rata här nedan:

Haeger & Schmidt GmbH,för kostnader i Emden (besiktning, förhalning, prov. reparation, dykarundersökning etc) kr 15790:27

Nyköpings Virkes & Vedaffär för virke till durkbeläggning 1079:26
Ersättes med 1/3-dels avdrag Kasko 719:51 Rederiet 359:75

Rederiet för demurrage och 21 dagars rep. i Emden,krigsrisk,hyror, övertid,kost ets Kasko 25863:49 plus 2270:70
Rederiet 22564:89

Kockums Mek. Verkstad för permanent reparation kr 23672:19

G & L.Beijer AB, Malmö för kostnader vid dockning i Malmö 43
Kasko 122:89 Rederiet 458:22

Rederiet för demurrage under fartygets 8 dagars reparation i Malmö
Härav ersättes för hyror, kost,övertid,kol Kasko 3320:45
medanåterstoden återföres på redreiet kaskoassuradörerna ovidkommande 8762:22

Lloyds register i Malmö för besiktning kr 150:-
Cicilassuradörerna ersätta kr 4656:07 = 10%
SKN ersätter kr 41.904:67 = 90%4.

Egna noteringar Historik

Lastångare på 3653 brton byggd 1919 i Dordrecht av stål (Ex Malmen) L 107 B.15 Tillhörig Red AB Rex (M.Källström) i Stockholm. Inköpt 1936 från Transatlantic som Malmen. På resa Kramfors -NewYork med massalast i jan 1940 fastnade Ljusterö i isen utanför Trelleborg och kom loss först i början av april med påföljd att hon kom att bli kvar innanför spärren den 9.4.40. Måste lossa i Malmö 5.7.ff och låg ännu i jan 41 kvar i Malmö.

GG 98 VERONA 2.11.42

SVÅRT SKADAD AV MINEXPLOSION VID HERTHAS FLAK MEN INSLÄPAD TILL HÖNÖ KLOVA.

Sammanfattning

Verona befann sig vid 11-tiden mån 2.11.42 strax öster om Skagberget vid Herthas Flak i Kattegatt och de 4 ombordvarande höll på att i grov sjö sätta ut trålen. I närheten trålade flera andra båtar. Just som Verona gick ner i en vågdal och besättningen midskepps hade firat ut ett 50-tal famnar av trålwiren exploderade en mina i trålen ett 10-tal meter akteröver.Fartyget fick vid explosionen en våldsam stöt framåt,skar under med förskeppet, begravdes i vattenuppkastet och i störtsjön förifrån och att ingen gick överbord tillsammans med fisklådor och annat löst på däck får tillskrivas fiskarnas snabba reaktionsförmåga. Allting ombord kastades huller om buller. I skansen som ramponerades kastades 2 tunga kolsäckar från STB till BB-skott et.Motorn skar ihop, Radion slogs sönder, jäendurken i motorrummet kastades upp och 100-kilos järntankar slogs loss och flyttade sig flera meter varvid tjärolja läckte ut.I akterrundningen lossnade flera bord från bakstammen,spant sprang av och däcket gav sig. De 4 omskakade fiskarna trodde Verona skulle sjunka som en sten och fickskyndsamt livbåten i sjön utan att ge sig tid att söka rädda någonting. Verona läckte svårt och vattnet steg hastigt i motorrummet.Snabb assistans kom dock från Linnea och Inez av Fotö och Britt av Hönö som dels satte ombord folk att hjälpa till med att dra ett segel som läcktätning runt akterskeppet ochatt hjälpa till vid handpumpen och att pytsa upp vatten ur motorrummet för hand. Under tiden inleddes bogsering av Verona mot svenska kusten. 13 man lyckades med förenade krafter med det till synes omöjliga. I den grova sjön sprang trossarna gång på gång under de dryga 4 timmar det tog att nå Hönö Klova dit båtarna kom vid 16-tiden .Verona låg då i marvatten halvt vattenfylld och fångsten , 9 lådor skarpsill, flöt förstörd i oljeblandat vatten i lastrummet. Sliptagning vid Berg & Johansons varv ordnades omgående. Om inte Linnea,Inez och Britt funnits i närheten hade Verona blivit kvar därute i Kattegatt. Förlusten av trålen och skadorna på båten innebar dock ett allvarligt ekonomiskt avbräck för fiskelaget.

SKNEIII vol 247

SJÖRAPPORT

Mån 2.11 i år fiskade vi med trål tillsammans med en del andra båtar c:a 2½ timmars gång W om Vinga. Vid utfirandet av trålen för det andra draget inträffade en minexplosion omedelbart akter om Verona.Motorn stoppade och Verona började vattenfyllas. Den närmast liggande fiskebåten Inez och Linnéa av Fotö samt Britt av Hönö kommo omedelbart till vår assistans och erhöll vi från vardera båtarna 2 man till hjälp med länsning medelst pytsar.Däckspumpen förmådde ej hålla Verona flytande.Hård vind rådde och då stor risk förelåg att Verona skulle sjunka,överenskoms med sagda 3 båtar ombogsering

GG 98 VERONA 2.11.42

av Verona till närmaste slip,nämligen Berg & Johanssons varv å Hönö.Under bogseringen gick trossarna av flera gånger på grund av den grova sjön för samtliga av de bogserande båtarna. Efter drygt 4 timmars svår bogsering anlände vi till Hönö vid 16-tiden samma dag ochtogs Verona omedelbart på slip hos ovan nämnda varv. Varvet har i brev av den 4 ds till ingeniör Sten Haeger,SÅAF, meddelat de skadorsom vid en första undersökning kunde iakttagas samt uppgift om förlorade fiskeredskap mm. Samtliga skador är nu reparerade och de förlorade redskapen mm ersatt med nytt. Bifogas 7 st räkningar under anhållan om gottgörelse i föreskriven omfattning.

Fotö,Göteborg 1, 23.11.42

Karl Gösta Cornelius Börjesson
Skeppare å Verona

Ank.SKN 1.12 42.

Räkningar på bärgarlön mm

Johan A.Möller på Linnéa av Fotö begärt 2000:- för bogseringen av Verona u. hård vind (Inkl. 500:- för sprungen tross)
Allan Olsson på Inez av Fotö, begärt samma som ovanstående.
Jemi Karlsson på Britt av Hönö begärt 1200:- inkl 200:- för sprungen tross.
Berg & Johanssons varv, Hönö, för reparation av Verona 1781:13
Jul.Albrechtsson & Co AB, Gtbg, 1641:10 för leverans av 1 st skarpsilltrål med tråldörrar, 42 trossar räkwire mm
Gustav Karlssons Vadbinderi,Fotö kr 161:95 för lev. av bogträn,wires,svep-linor och shacklar.

Skador och reparationsräkning

Skrovet var svårt skräckt,särskilt om STB, motor och axel måste uppriktas växelhuset under däck för det från motorn drivna seglet hade spräckts och måste ersättas med ett nytt.Skrovet måste delvis omspikas och helt drivas. Därutom skador på däckoch oljetankar mm.
Specifikation:
Spikning av bordläggning,cementning av spikhål,arbete med axelkopplingen, riktning av motorn, reparation av brädgången, arbete med kopplingslänkar och reverseringsstång, arbete med smörjslang till reverseringslagret,reparation av maskinrumsdurken, reparation av spel på däck,svetsning av tjärvärmare samt reparation av spolpumpen / 136½ timmar / Kronor 303:40.

Svetsning invändigt av 2 sprickor i oljetankar	128:-
Fullständig drivning inkl kittning & beckning	700:-
1 st ny kinbalk av ek	300:-
Reparation av radioapparaten	30:-
1 st oljehus under däck till spel	150:-
1 st mastkrage	11:-

Övrigt är material såsom blyplåt,ekspik,råspont,furu, 10 kg cement,pinnbultar osv
Totalkostnad: 1781:13.

GG 98 VERONA 2.11.42

Assurans

Det synes oss ... bärgarlönen väl kraftigt tilltagen..

SKN skrev 1.12.42 till skeppare Börjesson på Fotö att " det synes oss som om de belopp,vilka begärts av de 3 fiskebåtarna somm assisterade Eder till Hönö,är väl kraftigt tilltagna."
SKN 15.12.42 i brev till Börjesson förklarat sig villiga ersätta de tre bogserande fiskebåtarna med 1000 kr vardera, = totalt 3000:- och reparationskostnaderna med 2389:45 inkl förlust av redskap.
SKN återkom 14.1.43 till Börjesson och skrev att eftersom Svenska Västkustfiskarnas Centralfröbund åtagit sig att betala bärgarlönen till Inez, Linnéa och Britt med 3590:-, Nämnden beslutat höja sitt erbjudande till 3590:- i bärgarlön,vilket utbetalades av SKN 15.1.43.
SKN 4.2.43 ersatt Veronas skador etc med 2389:45

Motorbädden sprucken 1944 -SKN ersatt.

24.3.44 anmälde skeppare Börjesson till SKN att Veronas motor alltsedan minsprängningen 2.11.42 skakat ovanligt mycket ochden 7.3.44 dä Verona låg NW Skagen sprängdes en av de bultar som fasthåller ljuddämparen vid motorn. Vid u-sökning av denna skada togs maskindurkarna bort, och det befnnas då att motorramen var sprucken på förkant av STB-sidan.Verona kom 8.3 till Bergs varv på Hönö. Sedan skadan besiktigats 24.3 av marindirektör Allan Zander,Gtbg, insattes en nymotorram från Bolinder Munktell. Då skadan kunde hänföras till minexplosiinen 2.11.42 ersatte SKN 3.5.44 Börjesson med 4302 kronor.

Eget Historik

Motorfiskebåt på 45 brton byggd 1928 vid Karlstads varv av furu och ek. L 16,2 B. 5,7 Huvudredare Erland Dahlgren om Fotö.Inköpt aug 1941 från sekppare Axel Emanuel Andersson på Styrsö-Tången. 110 hkr Bolindermotor. Hösten 1944 såldes Verona till skeppare Karl Gustavsson på Dönsö med Gustav och Harry Kristensson som delägare (7.5.45 kyrk flyganfall) . I mars 1959 såldes hon till Knut Lundgren AB i Göteborg som en månad senare för 60000 kr sålde henne vidare till skeppare Knut Fröjd och fiskaren Malte Cederberg i Brantevik med Cederberg som huvudredare.

Ingensjöförklaring

Verona finns inte i KK FcIII vol 172.Inget memorial på KK B1. Varför ingen sjöförklaring avgivits vilket måste anses anmärkningsvärt.

JS 7.5.45. Beskjuten vid Bornholm

GG 118 WANJA 4.11.42

MINEXPLOSION I SNURREVADEN WSW VINGA - "MÅSTE HÄRLEDA SIG AV PÅGÅENDE KRIG"

Brev till SKN ,daterat Öckerö 8.12.42

Då vi med vår fiskebåt GG 118 Wanja från Öckerö onsdag den 4.11.42 var ute på snurrevadsfiske WSW från Vinga på 20 famnars djup,fastnade redskapen i något föremål.När vi så skulle försöka att bärga redskapen visade det sig att föremålet xxxxxxxxx var en mina som exploderade c:a 30 meter från Wanja.Trycket blev så kraftigt att båten sprang läck och alla lösa föremål som fanns ombodd kastades från sina platser.Vi serdet nästan som ett under att vi slapp från händelsen så lindrigt. Komna hem till Öckerö tog vi upp Wanja på slip och då visade det sig att drevet var borta på en hel del ställen samt även kompassen måste omjusteras vilket allt kostade en summa av kr 127:96. Då det inträffade, som vi tror, härleder sig av pågående krig och som Wanja med redskap var försäkrad i Statens Krigsförsäkringsnämnd för fiskefartyg, får vi vädja till kommittén att tilldela oss den summa författningarna föreskriver.

Öckerö 8.12.42
Olof Utbult
Skeppare

Att ovanstående är med sanningen överensstämmande intygas av ss besättningsmän på Wanja.

John Kristiansson R.Alexandersson

Assurans

SKN 5.1.43 utbetalat kr 127:96 till Olof Utbult.

Xxxxx data.

Motorfiskebåt på 38 brton byggd 1929 i Landskrona av ek & furu. 75 hkr. L. 16 B. 5,8 Huvudredare skeppare Olof Zackarias Utbult på Öckerö.

LIDINGÖ 6.11.42

MAGNETMINA I FEHMARN BÄLT - LÄTTMATROS LÄMNATS INSTÄNGD I KOLBOXEN.

Rapport

Avgick Luleå kl 11.15 tors 29.10.42 dest. till Holtenau för order. Last av 7240 ton järnmalm. Djupg. F 25'- A. 25' 34 ombv

Minsprängd fre 6.11 kl 05.30 c:a 9½'i bäring 120 grader från Fehmarn Bält fyrskepp. SO vind, krabb sjö, klar luft, god sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på backen.Börjat sjunka omedelbart. 3 man lindrigt skadade .

Hälsingborg 14.11.42
F.B.Olsson
Befh

Journalutdrag

Tors 5.11 kl 18 passerat Trelleborg. Föreskrven kurs enligt tysk kursanvisn Fre 6.11 05.30 inträffade en våldsam explosion,sannolikt förorsakad av en magnetmina. Omedelbart förmärktes att vattenet forsade in i kolboxen i sådan myckenhet att fara förelåg attfartyget mycket hastigt skulle sjunka.Order gavs därför att lämna fartyget fortast möjligt. Sedan båtarna sjösatts sattes kursen på ss Belos av Hälsingborg som befann sig i omedelbar närhet. Sedan Belos bordats och alle man kommit ombord visade det sig vid sammanräkning av besättningen att lättmatros Nilsson saknades. Eftersom Lidinögs livbåtar i den höga sjön slitit förtöjningarna, sjösattes en av Belos livbåtar och roddes bort till Lidingö som fortfarande flöt men låg med däcken i vattnet. Då livbåten kom långs sidan upptäcktes lättmatros Nilsson på akterdäck,skadad i bröstet och högra sidan.Nilsson togs ombord i livbåten och fördrsöver till Belos. Nilsson uppgav att han i mörkret vid klargörandet av livbåten råkat falla ner i sadelbacksluckan där vattnet strömmade in. När han lyckats ta sig upp därifrån hade livbåtarna lämnat o ch han var ensam kvar ombord. Belos kvarlåg tllls Lidingö sjönk med aktern före kl 07.20.Vid minsprängningen befann sig fartyget i den enligt kursanvisningen föreskrivna leden på c:a 9,5 'avstånd i bäring 120° från Fehmanrn Bält fyrskepp.En av bojarna i leden hade passerats fem minuter innan explosionen inträffade på c:a 50 meters avstånd .

Sjöförklaring i Stockholm 23.11.42 kl 13.30

Sakkunnigs: Sjökaptenerna Ernst Perno & Paul Wikborg:inga frågor.
Lasten försäkrad hos WmGünther GmbH,Hamburg.
Fartyget kasoföräkrat i SÅAF & SKN.

Befh Olsson: Kl 04 gått ner och lagt sig på kojen i sin hytt och väckts av explosionen. Ie styrmans vakt på bryggan. I maskin var Ie maskinsten vakthavande men befann sig vid explosionen i styrmaskinrummet.Smörjare

LIDINGÖ 6.11.42

Borg befunnit sig i maskinrummet. Lättmatros Nilsson stått till rors medan lättmatros Croy varit i närheten av kabyssen för att hämta kaffe där. - Explosionen träffat under fartyget midskepps och det hade mycket väl hörts att vattnet forsade in i kolboxen. 3 man skadats. Stuert, som höll på att koka morgonkaffet i byssan , fick en kontusion på bröstkorgens högra sida av nerfallande kokkärl.Lättmatrso Nilsson ramlat ner i sadelbacksluckan och spräckt ett ben i vänstra handleden. Jungman Karl Olof Hansson träffats av den nerfallande överkojen och fått en tand bortslagen i högra käken. Ingen av skadorna av allvarligare slag.

Ie maskinisten Eriksson: Vakt i maskin. Vid explosionen lyftes durkarna så att stora öppningar uppstått mellandem, mendet hade inte synts tränga in vatten.

Ie styrman, lättmatroserna Croy & Nilsson, smörjare Borg vitsordat och ej haft något att tillägga.

Crew list (Kompl. SKN & eget)

Befh Frans Bernhard Olsson, Älgen 2,Brantevik, 14.9.00 (8.4.40)
Ie styrman Åke O.A.Strömberg, Färila, 23.10.00 (Var med 1.4.41)
2e styrman Ragnar Hullberg, f.i Ronneby
3e styrman Johan Erik Karlsson, f. i Tosene
Chief Johan Alfred Karlsson, f. i Söderhamn
Ie maskinist Carl Johan Eriksson, 22.4.91 Alsike
2e maskinist Albin Sigfrid Petterson, f. i Jorlanda
Stuert Anton K.J.Lindström, Eskilstuna, 18.3.87 Hafby (var med 1.4.41)
Kock Karl Victor Alvar Lundkvist, f. i Skellefteå
Kockelev Ernst Thure Hellberg, Avesta
Salongsuppassare Arne Albert Sundberg, Hofors
Mässuppassare Ernst Harry Sjöholm, Malmberget
Båtsman Algot Edvin Berglund, Hällaryd, 9.3.99 (1.7.40)
Timmerman Folke Ragnar Johansson, Källa
Matros Gunnar Wilhelm Karlquist, Karlshamn
Matrso Johan Hilmer Axelsson, Stenkyrka
Matros Ernst Wilhelm Svensson, Hälsingborg
Lättamtros Hugo Valfrid Johansson, Mörrum
Lättmatros Bertil Axel Croy, 26.9.19 i Saltsjöbaden
Lättmatros Karl Helge Nilsson, Kivik, 28.11.15 Södra Mellby
Jungman Johan Rune Hellkvist, Sävare
Jungman Karl Olof Hansson, Visum
Smörjare Victor E.Borg, 5.3.88 Gtbg
Smörjare Sven Albin Lindstrand, Vä
Smörjare Olof Enok Borglin, Trelleborg

Forts

LIDINGÖ 6.11.42

Crew list forts

Eldare Gustaf Theodor Johansson, Göteborg
Eldare Bror Hjalmar Wiberg, Partille
Eldare Karl Axel Jönsson, Skanör
Eldare Oscar Albin Sjöö, Anderslöv
Eldare Fritz Ivar Karlsson, Madsjö
Eldare Karl Harry Lübeck, Jukkasjärvi
Lämpare Karl Emil Ingelsson, Angerum
Lämpare Vincent Albert Andersson, ,Sthlm
Lämpare Gustaf Henry Olsson, Göteborg

Enligt dagspressen skadades: Befh, Ie styrman, Ie maskinisten, Stuert, lättmatroserna Croy och Nilsson samt smörjare Borg.

KK memorial 31.12.42

Krigsförlisning: Genom explosion av en s.k. magnetmina sprang fartyget läck och sjönk

Ex officio
Bo Bergström

UDHP80c 3517

En anmärkningsvärt illa medfaren mapp som endast innehåller följande telegram:

Telegram till UD från konsulatet i Hamburg 7.11.42

14 Ångf. Lidingö reg nr 5866 totalminspraengd Fehmern sjaette dennes fremtret stop besaettningen 34 man raeddad oskadad infoerd Kiel vaentas anlaenda Hamburg i e.m. tillhoerigheter foerlorade = Carlsson

(Noterat i blyerts: har sökt dir.Källström ,Rex, i bostaden och på Grand hotell utan resultat. 8.11.42 L-n.

SKNEIII 244

Brev Gen.konsulatat,Hamburg 11.11.42, till UD

I anslutning till telegram 14 GK 7.11 och 15GK 11.11 får jag vördamt meddela följande: Fartyget befann sig den 6 innevarande månad i närheten av Fehmern och träffades därvid av en minexplosion midskepps varvid maskinrum och kolboxar vattenfylldes och fartyget sjönk efter c:a 1½ timme. Genom det inströmmande vattnet släcktes omedelbart det el. ljuset ombord varför någon orientering rörande olyckans omfång icke var möjlig. Det ansågs därför rådligast att besättningen omedelbart gick i livbåtarna. Några tillhörigheter eller skeppshandlingar kunde därför icke räddas. Besättningen upptogs av det i Hälsingborg hemmahörande ångf. Belos som befann sig någon sjömil akter om Lidingö och landsattes på kvällen samma dag i Kiel. Den omhändertogs av

LIDINGÖ 6.11.42

mäklarfirman Sartori & Berger varigenom några av besättningsmännen er - hållo oundgängligen nödvändiga klädespersedlar. På följande dags afton försågs besättningen med biljett till Hamburg och ankom dit på aftonen. På grund av ändring i utreseformaltiteterna har utresan dock något fördröjts. För passerandet av Tysk-Danska gränsen är en passersedel (Durchlassungsschein) erforderlig. Denna har hittills kunnat erhållas i Hamburg, men utställes sedan kort tid endast i Berlin. Då gjorda försök atterhålla denna i Hamburg ej ledde till resultat - bl.a gjordes av härvarande Konsularabteilung hos Reichsstatthalter in Hamburg en hänvändelse till Auswärtiges Amt om ev. undantag från bestämmelserna med hänsyn till fallet - anmodades be( ) för undvikande av ett genom skriftväxling i ärendet betingat längre uppehåll, att under gårdagen avresa till Berlin för erhållande av papperssedeln. Genom beskickningens medverkan ordnades formaliteterna på dagen oc( )ar esättningen idag förpassats till Hälsingborg över Warnemünde-Gjedser- Köpenhamn-Helsingör. Då övernattning i Köpenhamn synes oundviklig har beskickningen i Köpenhamn telegrafiskt u-rättats om avresan och ombetts att ordna mottagande och inkvartering. Generalkonsulatets utgifter komma att anmälas till ersättning så snart fullständiga verifikationer erhållits. Henrik Car l sson.

Totalförlust & effekter

SKN 7.1.43 utbetalat 1.875.000 plus revers 375.000 (löst 20.2.47)

SKN 20.11.42 ersatt effekter med 18340:-
SKN 2.12 42 ersatt instrument med 1348:-
SK( )proveny för vraket 20.2.46 från Theo.Kock 5290:68
Effektlistorna är tryckta formulär ur vilka kan utläsas att chiefen s radio inte ersatts av SKN. Även stuert, kocken, timmerman och eldare Wiberg ha( ) radioapparater, jungman Hellquist en grammofon. 2e styrman förlorat löständer 100:-

---

VRAKET

Lindblom & Co, Halmstad, 8.2.43 till SKN

För Danskt bärgningsföretags räkning äro vi ev. köpare till vraket efter ss Lidingö ochvåra uppdragsgivare skriver " det maa vaere meget billig da den ligger i krigszonen, og den kan ikke bjaerges." Vi bliva tacksamma för Edert värda meddelande i saken och med billigaste prisoffert.

(SKN upplyst 11.2.43 att " Vi skola hava äran återkomma när vi erhållit närmare upplysningar i saken från våra ombud i Köpenhamn.)

OTTO Hellsten AB i Sthlm 8.3.43 till SKN

Genom en av våra affärsförbindelser i Köpenhamn ha vi anmodats hänvända oss

LIDINGÖ 6.11.42

till Eder angående köp av äganderätten till vraket av ss Lidingö.Tyska myndigeheterna ha givit order om bortsprängning av brygga, skorsten och master Det finns an Dansk vrakfiskare som möjligen är intresserad av att förvärva vraket för en mindre summa. Det är inte mycket som skulle kunna bärgas av värde från fartyget, och på grund härav som skulle kunna betalas för äganderätten.Våra vänner förmoda att ni [illegible] dock skulle ha intresse av att erhålla kompensation för det lilla av värde som kan bärgas istf att allt lämnastill ingen nytta. Vi höra tacksamt från Eder.

(SKN anmodat Hallsten att kontakta Theo.Kock i Köpenhamn)

Theo.Kock,Köpenhamn, skrev 6.4.43 till SKN

att Switzers ännu ej haft tillfälle att dykarundersöka vraket på grund av väderleksförhållandena.Hösta anbud för vraket hittills 2000kr.

Theo Kock dito 12.4.43

att högsta anbud för ~~vraket~~ bärgat vrakgods från Lidingö är 1800 netto om detta anbud accepteras?

Dito 27.5.43

att Switzers vill ha betalt för att dykarundersöka vraket, på vilket SKN svarat 31.5 att " vi avstå från dykarundersökning då vi icke önska förnyade komplikationer med Switzers."

Dito 31.5. 43

Theo Kock meddelat att de har anbud på 2700 kr för de 2 livbåtar och andra effekter som ligger vid Bagenkop. SKN svarat 4.6 att nämnden accepterar budet

Dito 25.6.43

Theo Kock meddelat att de har anbud på vraket på 3500 kr

SKN svarat 28.6.43

att " Vi äro beredda att acceptera beloppet för att få saken ur världen."

Proveny

Först 20.2.46 fick SKN proveny från Theo.Kock på 5290:68 = 6066:93 danska kr varav 4000 för vraket och resten för de 2 livbåtarna och annat vrakgods i Bagenkop minus bärgarlön och omkostnader.
SKN betecknat vraket såsom sålt till Theo.Kock,Köpenhamn.

Bror Carlström & Co,Hälsingborg, 10.10.51 till SKN

Vi vore tacksamma för meddelande över vem som är redare för ss Lidingö som under senaste kriget blev torpederat med en malmlast ombord. Vi hava nämligen en förfrågan från en tysk firma som har funnit fartyget och ev var intresserad för bärgningsarbete och av den anledningen vilja vi gärna komma i kontakt med fartygets redare.
SKN svarat 17.10.51 att vraket i febr 46 sålts till Theo.Kock,Köpenhamn.

LIDINGÖ 6.11.42

Skrovet bräckts midskepps

Lidingö minsprängdes i mörker och grov sjö kl 05.30 fre 6.11.43 i Kielbukten söder om Aerö och sjönk på lat. N 54 33'- long 0.11 19,5'.En mängd vrakgods drev de följande veckorna iland bl.a på Aerö. Vid explosionen gick ss Belos av Hälsingborg på 2819 brton (B. 29 i Sunderland, Red AB Helsingborg, Otto Hillerström) 100 meter akter om Lidingö, som just passerat spärren i Fehmarn Bält.Det tungt lastade fartyget lyftes vid explosionen i vattnet i hela sin längd, bräcktes midskepps och överspolades av vattenuppkastet. Ljuset slocknad, maskin stannade, de sovande kastade ur kojerna, skottfasta skåp slogs loss, därrar klämdes fast osv. Stuert kastades omkull i byssen och fick hyllor och kokkärl över sig så att ett par revben bräcktes. Från bryggan gavs livbåtssignal i ångvisslan och i mörker och blåst samlades de ombv på båtdäck, många med livbältena på, många iförda endast underkläder och barfota. Rusånga strömmade ut överallt midskepps och alla var väl medvetna om malmlasten och hur fort fartyget kunde sjunka. I beckmörkret observerade inte rorsman Nilsson dem bortslitna bunkerluckan utan föll handlöst 6-7 meter ner i kolboxen där vatten forsdae in. I fallet skadade han ena benet och ena armen och ingen hade sett honom försvinna. Ingen hörde heller hans rop på hjälp. Först vid överräkning ombord på Belos saknades Nilsson och en båt från Belos rodde över till Lidingö som då låg i marvatten och återfann Nilsson på akterdäck. Hanhade ab det stigande vattnet förts upp till lucköppningen coh kunnat klänga upp ur sitt fängelse,endast för att finna fartyget övergivet. Sjön var grov ochunder återfärden till Belos bröts 3 avlivbåtens åror. De 3 man som hittade Nilsson på akterdäck fann honom kallblodigt och målmedvetet atbetande för sin räddning där han var ifärd med att lossa surrningarna till akterflotten. Först1½ timme efter minsprängningen sjönk Lidingö kl 07.20 med endast brygga,skorsten och master överytan. - 4 man hade varit med om den tidigare minsprängningen den 1.4.41, däribland befh. Sent på kvällen 11.11 kom besättningen till Hälsingborg där stuert och lättmatros Nilsson 12.11 sökte läkare.

Historik

Laståangare på 5895 brton byggd 1916 vid Götaverken i Göteborg av stål. L. 123,8 B 16,3 Tillhörig red AB Rex(K.M.Källström) i Stockholm. 8800 dw 1875 ihkr. Inköpt mars 40 från redAB Concordia (Per Waller) i Göteborg som i febr 39 inköpt ss Skagern från red AB Transatlantic (Gunnar Carlssob)i Göteborg för vars räkning hon byggst. Sjösatt 14.8.16, lev jan 1917 som Sakgern och gick till febr 39 i linjetrafik på Australien. Omdöpt till Bellona under ett år blev fartyget handelsflottans största trampångare. (Se i övrigt 1.4.41)

ABISKO 9.11.42

NÄRA UNDERGÅNG I ATTACK FRÅN ENGELSKA MOTORTORPEDBÅTAR.

Rapport

Avgick mån 9.11.42 från Rotterdam dest. till Stockholm. Rums- och däckslast av 3814,8 ton koks, varav på däck 867 ton koks till ca 4 meters höjd på fördäck & ca 3 ms höjd på akterdäck,säkrad med stöttor,plank och nät. Rumslast 2747,8 ton. 592 ton vb i tank 2 och 4. Proviant för 10 dygn. Djupg F. 2"6''- A. 21'0" 31 ombv,samt BO, signalmatros & 3 ballonggastar. Torpederad i rum 2 BB kl 22.30 9.11 utanför Terschelling.Laber bris, smul sjö, klart,mörkt, godsikt. 3e styrman och BO på bryggan. Utkik på backen. 6 man lindrigts skadade. "Kan bärgas."

Journalutdrag

(Sammanställt av 3 olika utdrag på KK H30 och SKN EIII vol 245)

Tis 20.10 kl 06 avgått Luleåp-Rotterdam .4611,6 ton järnmalm.

Tors 29.10 passerat Brunsbüttel. Kl 12.10 ankrat på Altenbruch redd för att invänta konvoj.

Fre 30.10 07.15 fortsatt i konvoj.

Lör 31.10 18.45 anlänt Waalhafen i Rotterdam.

tis 3.11 Malmlasten utlossad.Besättningen sopat och klargjort rummnen för lastning.

Ons 4.11 Påbörjat lastning av koks.

Lör 7.11 fartyget färdiglastat. Rumslast 2947,8 ton koks samt på däcktill c:a 4 ms höjd 867 ton koks. Sammanlagt 3814,8 ton. Justerat kompasserna och klargjort för avgång.

Mån 9.11 05.30 kastat loss förtöjningarna och avgått från Rotterdam dest. till Stockholm. Fartyget hade av detyska myndigheterna order att medfölja en konvoj från Hook van Holland till Brunsbüttel.Ombord befann sig en begleitofficer, en signalmatros och 3 marinsoldater som betjänade en spärrballong. Kl 06 lämnat hamnlots och bogserbåtar.Kl 07.40 lämnat sjölotsen innnanför Hook van Holland. Konvojen formerats vid inseglings bojen och resan fortsatt i konvoj enligt BO:s anvisningar. Kl20.50 inträffade en minexplosion i fartygets närhet varvid ett fartyg i konvojen sannolikt förolyckades. Kl22.30 anfölls konvojen av ett antal motortorpedbåter. Abisko träffades av en torped BB mitt i lastrum nr 2 varvid större delen av förliga däckslasten slungades överbord.Flotten,som stått på däckslastens BB-sida,sjönk tillsammans med luckor och skärstockar ner i rummet och genom fartygets skakningar gick även den aktra däckslasten om STB överbord och div. skador uppstod på brygga,skorsten, hyttinredningar,kompasser och andra navigeringsinstrument. 6 man av besättningen ådrog sig mindre skador.På grund av märkret och genom att anfallet mot konvojen fortsattes, var det omöjligt att konstatera om-

ABISKO 9.11.42

fattningen av skadorna.Maskinen stoppades omedelbart vid explosionen ,och besättningen, som samlats akterut med påsatta livbälten,beordrades att hålla sig beredda att gå i båtarna. Fartyget fick alltmer växande BB slagsida och förskeppet sjönk allt djupare varför det befarades att fartyget när som helst kunde gå under. Det kunde dessutom träffas av ytterligare torpeder. Order gavs att gå i livbåtarna,kasta loss och att i fartygets närhet avvakta den närmare utgången. Efter 15-20 minuter avstannade anfallet, och då det inte kunde förmärkas att Abisko sjönk ytterligare,beordrades livbåtarna långsidan. Besättningen återvände ombord och båtarna hissades. Med hänsyn till det vackra vädret,utan den minsta sjöhävning, bestämdes att trots fartygets svåra skador söka uppnå Borkum. Besättningen beordrades att hålla sig akterut, redo att gå i livbåtarna om så erfordrades, och med halv fart sattes kurs mot Borkum. På väg mot Borkum anropade Abisko ett bevakningsfartyg vilket erbjöd sig att gå före då Abiskos kompasser skadats.

Tis 10.11 kl 07.15 anlände tyska förpostbåtar och eskorterade Abisko mot Borkum.På grund av fartygets stora djupgående förut, med däcket i det närmaste i vattenytan, anhölls genom förpostbåtarna om assistans av bogserbåtar. BO meddelade befh att han erhållit besked att bogserbåtar senare skulle möta. Kl 09.08 passerades Hubert Gatt. Kl 09.23 fått lots ombord och forsatt resan med halv fart. Kl 11.20 anlände 3 bogserbåtar och en tyska marinen tillhörig bärgningsångare. Den senare meddelades att pumpning ej gjorde ngn nytta då endast rum 3 var åtkomligt och detta ej kunde länsas. Bärgningsfartyget meddelade oss att det skulle medfölja till Emden och förtöjde om BB samt lade ut slangledningar till rum 2 och igångsatte länsning. Vattnet i rummet sjönk dock inte,vilket visade att läckan var alltför stor för att något skulle kunna göras. Lotsen meddelades av befh att Abisko kunde gå för full fart med egen maskin men att, med hänsyn till atthon styrde dåligt, önskades bogserbåtsassistans upp till Emden. 2 bogserare beordrades förut och en på STB låring för att assistera oss uppför floden. Resan fortsattes för full fart med egen maskin och kl 16.10 anlände fartyget till Emden och indockades i slussen. Kl17.33 förtöjt vid kaj. Omedelbart föranstaltat om lossning av en del av lasten för att kunna undersöka skadorna i rum 2.

Ons 11.11. assuransens och klassens ombud meddelats om haveriet.Lossning pågått.

Tors 12.11 Klassens ombud från Hamburg och assuransens ombud i Emden, Oberingenieur Burger, varit ombord och besiktigat. Ombuden bestämde att hela lasten måste utlossas och fartyget torrdockas. Vidare ansågs skadorna så stora tt endast en provisorisk reparation kunde utföras i Emden,vilket dock inte slutgiltigt kunde avgörat fartyget dockats, Befh varit i ~~xxxxxxxx~~

ABISKO 9.11.42

telefonkontakt med rederiet.
Fre 13.11 kl 09 fartyget slutlossat,förhalats till plats nr 9.
Ons 25.11 Förhalat och indockat i Nordseewerkes torrdock.
Tors 26.11 skadorna besiktigats av assuransens och klassens ombud.
Lossningen fortsatt hela dagen med en pontonkran i rum 2.Påbörjat reparationsarbetena.
Fre 27.11 kl 10 lossningen avslutats i rum 2. Enär botten och BB-sidan i lastrummet sprängts sömder avtorpeden hade järnskrot, cementbitar från dubbelbotten ochäven en del malmdust från mellanrummet mellan tanktaket och slitdurken blandats med lastens nedre del.Trots alll försiktighet var det omöjligt förhindra att vid lossningen några va de sista skoprona även kommo att innehålla något av detta.
Tis 1.12 Assuransens & klassens ombud ånyo varit ombord,varvid bestämdes att endast provisorisk reparation skuule företagas och fartyget slutrepareras i Sverige.
Tis19.1.43 Prov reparation avslutats.
Tors 21.1 Kl 10 avgått i barlast från Emden till Göteborg.
Mån 25.1.43 kl 12.45 anlänt till Göteborg och indockat vid Götaverken.Påbörjat reparationsarbetena.
Fre 12.2.43 ll 15.30 Götaverken avslutat reparationen.
Lör 13.2 07.30 avgått från Göteborg. Kl 08.10 återvänt till Götaverken för att reparera en sprungen packning tilll stora ångrörer.Rep.klar kl 16.
Sön 14.2 avgått från Götebrog kl 07.20

Sthlm 30.5.43

A.H.Odenstrand
Befh

(Abisko krigsförlist 11.4.43)

Maskindagboken

Mån 9.11 42 stopp kl 22.40 fartyget torpederat.
Tis 10.11 lyset igång 00-22. Kabelturbin igång 00-13.20 Ångapå winscharna 15.15 - 18. Uppvärmt och rundkört maskineriet kl 00.35 Avgick HF 0.39 Varierandr maskinmanövrer. Anlänt till Emden dock 15.56.Avgick dockan SF 16.38 Förtöjt vid kaj och väl i maskin 17.20. Länsat Ians lastrum kl 0.40- 1.40 Länsat 4qns tank BB sida 1.40-4.Länsning från 4ans tank kl 4- 9.30 länsning av förpiken 9.30-13.15. Efter kl 13.15 pågår växelvis länsning av lastrummen nr 1, nr 3 & nr 4 BB sida.

Ombord 13.11.42

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Emden 8.12.42

HEDLUC

Vicekonsul Tjarko Apetz.
Befh åberopade journalutdraget och bad att få tilläggaatt då Abisko anlände till Borkum var hon under full kontroll och sjönk ej djupare och att

ABISKO 9.11.42

resan fortsattes för full fart för egen maskin assisteratd av 3 bogserbåtar för hjälp med styrningen.

Ie styrman Alm: Var påklädd i sin hytt vid torpederingen. Sökte genast upp befh som var pådäck. Hänvisat till journalutdraget.

3e styrman Blume: Vakhavande på bryggan. Kl 22.20 hörde jag mt-båtar och omedelbart därpå exploderade en torped i rum 2 BB.Hela bryggan överspolades av vatten och av stöten och vattenkaskaden kastades jag från bryggan ner på däcket och stukade vänster fot. Begav mig till livbåtarna och gick på Befh order i BB båt.

Chiefen Nordström: På väg till styrmaskinen då jagkände en skakning i fartyget. Gick med detsamma ner i maskin. På nervägan måste jag hoppa över eldare Petterson som låg på knä på maskindurken och höll sig i lejdaren. Han var sakadad i ansiktets vänstra sida. Jag stoppade maskin på order från däck och gav donkeyman order att gå upp och hämta sittlivbälte och att samtidigt se efter hur det var på däck. När han återkom fick han order att kasta om alla ångavlopp från hjälpmaskinerna till luften.När det var gjort fick han orderatt gå upp på däck och se efter hur det var. Var faran överhängande skulle han skrika ner till mig .Efter några minuter ropade han från däck att jag skulle komma upp och jag lämnade maskin och gick upp på däck.Gick sedan till livbåten. Efter enstund lämnade vi livbåtarna ochjag kom åter ombord och gjorde en hastigundersökning av maskineriet men kunde inte konstatera någon skada.Maskineriet uppvärmdes och rundkördes 00.35 och vi avgick till Emden med egen kraft.

Lättmatros Persson: Utkik på backen 21.20- 22.40 Vid explosionen 22.30 sprang jag först till flotten, som emellertid fallit ner i rummet, och sedan till båtarna.Allt vidare hände precis som i journalutdraget.

Crew list Kompl.

Befh Anders Henrik Odenstrand,Lilljsönäsvägen 13, Ulvsunda,27.2.93 (7.9.42)
Ie styrman Carl Torsten Alm , Värtavägen 12, Stockholm, 3.4.90 (15.9.34)
2e styrman Rold Esbjörn Blomgren, Hildebrandsvägen 12, Ängvby, 16.12.05
3e styrman Sven Riber Blume, Sigtuna, 4.8.14 (19.5.42)
Telegrafist Johan Magnus Johansson, 3.8.05
Chief Knut Nicander Nordström ,Nyköping, 13.1.81 (15.8.34)
Ie maskinist John Alfred Linderoth, Björkvägem 18, Höganäs, 28.7.97
2e maskinist Malte Persson, Skillinge, 16.8.93
Båtsman Uno Emil Östlund, 9.10.00
Timmerman Karl Wilhelm Olsson, 7.8.87
Matros Axel Edward Karlström, 12.9.10
Matros Harry Einar Löfquist, 16.3.19

Forts.

ABISKO 9.11.42

Crew list forts

Lättmatros Per Nders Persson, Hosaby nr 19, 10.2.22 (13.3.42)
Lättmatros Valdemar Karl Lörkvist, 12.3.15
Lättmatros Nils Arne Karlsson, 23.8.24
Jungman Erik Wilhelm Eriksson, 4.11.24
Jungman Biger Emil Johansson, 24.2.22
Jungman Arne Harry Magnussom, 3.11.23
Donkeyman Nils Victor Kempe, Birger jarlsgatan 117B, Sthlm, 19.1.94
Smörjare Gustaf Leonard Karlsson, 3.6.89
Smörjare Olof Emanuel Olausson, 10.8.97
Eldare Sven Alfred Petterson, 19.9.07
Eldare Karl Sture Sundquist, 11.5.18
Eldare Lars Henry Westerberg, 5.11.91
Lämpare Axel Marcellinus Lindquist, 19.8.17
Lämpare John Efraim Svensson, 16.2.02
Stuert Frijof Valdemar Åkesson, Sotenäsvägen 30;Sävedalen, 18.4.11
Kock Karl Åke Filip Wikström , 21.9.19
Salongsuppassare Karl Eugen Nordin, 23.6.24
Mässuppassare Invar Sigfrid Björksiöö, Bergstigen 3, Gtbg, 28.12,14
Skansuppassare Robert William Isaksson, 19.1.21

KK memorial 28.3.43 Ej för publicering

Orsak: Fartyget, vilket gick i tysk konvoj, torde av allt att döma ha blivit torpederat av engelska mt-båtar vilka vid tillfället gjord flera anfall motkonvojen. Både befäl och manskap skiljde sig på ett förtjänstfullt sätt från sin svåra uppgift att rädda fartyg o last i hamn under synnerligen krävande förhållanden. Ex officio

Bo Bergström

SKNEVII 354

Lasten

3814,8 ton Brechkoks (Westfaliska) varav 867 ton på däck, för firma Plaus Plssons Kolimport,Stockholm. Assurerad för 260.000:- i Veritas ss Lestris 16.12 - 20.12 i Emden inlastat Abiskos kokslast och kom till Stockholm efter att ha haft 2 grundkänningar ,dels vid Utklippan, dels vid Dalarö ochblivit läck i förpiken och rumI. Hölls dock utan vidare läns med egna pumpar. Först lossat i Frihamnen för att minska djupgåendet därpå slutlossnign i Hammarbyhamnen. Utlossad på kvällen 4.1.43. Minst 100 ton var uppblandat med järnmalmsklumpar och stemar från kajen i Emden och div järnskrot .Trors sortering vid lossningen kom malmklumpar med ut till allmänheten vid f:a Olaus Olssons leveranser i Stockholm och upprepade klagomål inkom.

SKN ersatt med 46410:36 2.3.43 samt till red.för frakten 48210:63 28.9.43

ABISKO 9.11.42

Bericht über die hilfeleistungen bei ss Abisko

Am 10.11.42 um 10 Uhr erhielten wir in Borkum hafen order zum sofortigen auslaufen nach ssAbisko (Hubert Gatt) Um11.15 uhr trafen wir zusammen mit Schleppdampfer "Johannn Wessels" und "Wangerooge" und Motorschiff "Memmert" beider schwer beshädigten schwedischen dampfer Abisko ein. Der Havarist hatte eine ladung koks. Raum 2 war durch unterwasseresplosion schwer leck geworden und stand voll Wasser. Ein grosser teil der ladung von raum 2 was aussenbords gelaufen. Somit lag Dampfer Abisko mit BB schlagseite vorne einige fuss tiefer als achtern und war an seiner steuerfähigkeit sehr behindert. Nach kurzer r ücksprache mit der Kapitän des Dampfers Abisko sagte mir dieser um 11.15 Uhr,an STB achtern längsseits bei ihm festzumachen um die steuerföhigkeit des Havaristen möglichst zu begünstigen. Die Schleppdampfer Wangerooge und Johann Wessels hatten mittlerweile je eine schleppleine vorn auf Abisko gegebenund ms Memmert lag an BB-seite Raum 2 zum pumpen. Mit vereinter kraft wurde nun versucht den Dampfer Abisko Ems-aufwärts zu bringen,was auch gelang. Um 17.30 Uhr machten wir den Havaristen am Erzkai Neuer Hafen Emden fest.

Emden 11.11.42
R.Jacobu
Kapitän s/d Cornelie Wessels

Bericht über die hilfeleistungen bei ss Abisko

Am 10.11.42 um 10 Uhr erhielten wir im hafen von Borkum von der Kriegsmarine die order nach Hubert Gatt auszulaufen,um den dort liegenden havarierten und manöverunfähigen Schwedendampfer Abisko hilfe zu leisten. Bei der Tonne H.G. trafenwir den Havaristen mit starker BB sclagseite. Das Vorschiff desselben war stark abgesckt so dassdas Heck hoch aus dem Wasser ragte. Das Sciff war somit nicht mehr manövrierfähig.Wir erhileten nun die order mit den beiden Scleppern "Johann Wessels" und Cornelie Wessels zusammen den Abisko hilfe zu leisten und ihn nach Emden einzuschellen. Es lief zur Zeit flutstrom, die See war leicht bewegt und es vae Windstill. Um 11.15 Uhr war die Schleppverbindung der 3 Schlepper hergestellt und zwar schleppten s/d Wangerooge und s/d Johann Wessels vorne,während Cornelie Wessels bei dem Havaristen an STB hinten länsseits lag um die steuerfähigkeit des Schiffes zu begünstigen. Unter Lotsen-anweisung schleppten wir den oft stark ausscherenden Dampfer Abisko die Ems aufwärts, um 16 Uhr war das Schiff in der Scleuse Emden fest.

Emden 16.11.42
Christian Becker
Schiffsführer s/d Wangerooge

ABISKO 9.11.42

Berichtüber die besichtigung im Dock 26.11.42

Bei der besichtigung des schadens fanden die unterzeichneten Besictigerr nachfolgenden schade: Aussenhaut BB seite im rereich von Raum 2 von unterhalb des Kimmganges bis zur Schergang einschliesslich Spanten, Kimmstützplatten,Tankrandplatten und einen kleinen teil der Tankdeckplatten vollständig zerstört.Schantzkleid BB seite und Hauptdeck von BB nach STB vor Luke 2 verbeult, decksbalken verbogen. Da die verbände des Schiffes im breich des raumes 2 vollständig zerstört sind, bestätigen die unterzeichneten dass eine notreparatur nicht ausgeführt werden kann. Die edngültige reparatur muss in Emden vorgenommen werden.

Für die Versicherer:
Georg Bunger,Ob.Ingenieur
V.D.I

Für die klasse:
C.M Johns

Emden 26.11.42

Bericht

über den stand der reparatur kann ich heute berichten dass der Schiffsboden im bereiche des Doppelbodens fertig genietet, die zu erneuernden Spanten bis Hauptdeck aufgestellt und die Scheergangplatten angeschraubt sind. Die übrigen Aussenhautplatten werden zur zeit schabloniert, Die Doppelbodendecke (Tankdecke) wird in Emden nicht eingebaut.Voraussictlich kannn der Dampfer etwa am 8.1.43 ausdocken.

Emden 23.12.42
J.Georg Burger

Sjövärdighetsbevis

Utställts i Hamburg 13.1.53 av surveyor C.M.Johns,efter besiktning i Emden. "Temporary repairs have been carried out by renewing the damaged shell plates port side, the tank margin plates and the scantlings in way of double bottom tank. The undersigned declares that he considers the vessel now to be in seaworthy condition and fit to proceed to Sweden in ballast, where the permanent repairs will have to be carried out.

Kostnad för prov. reparation i Emden

RM 81380:-.inkl. dockning, men exkl. bogserbåtar,lotsar,förhalningskostn.

Krav på bärgarlön

Reederei Wessels, Emden, och Die Ems Schlepper a.g ställt krav på 65000:- RM i bärgarlöm hos Abiskos mäklare,F:a Lengkering & Co AG,för attt de räddat fartyget "in schwierigester notlage" och fört det in till Emden. Abiskos befh hävdat att det rört sig om en ren " assistenz beim einlaufen ncah Emden" och att det enda som bör betalas är normala "schleppkosten". Bogserarrederierna begärt garanti för bärgarlönen. Ems-Schlepper

ABISKO 9.11.42

AG,Emden, skriftliga krav på RM 65000 i bärgarlöm är daterat Emden 18.11 42 och undertecknat "Heil Hitler" ,P.W.Wessels wwe& Ems Sclepper A.G.

SKN 8.1.43 ersatt Bugsier för assistans 84.609:84 kr. = RM 50360:-

---

Rederiets generalräkning 25.5.43

Nordseewerke,Emden, reparation av plåtskador,RM 81380:-	136.726:54 kr
Lehnkering AG,Emden - lotsar,hamnavgifter etc	14831:07
Sartori & Berger,Kiel (Avgift i Kielkanalen)	1051:44
August Leffler & Son, Gtbg - lotsar mm	3247:86
Götaverken för reparation	151.250:-
Rederiet förlorad bruttofrakt	64020:63
Hansa - besättn. olycksfallsförsäkring i Emden	1059:20
Rederiet (Telefon, tele mm)	270:-
Befh (hyror, kost, kol mm)	98401:11
Besiktning	1380:-
Summa:	472.157:82

SKN 8.1.43 till Bugsier för assistans 84609:84
SKN 28.9.43 till rederiet , full o slutlig ersättning 377.969:-

---

Götaverkens besiktningsintrument

Sten Haeger 26.1.43 i docka vid Götaverken.
Abisko ankom Götaverken 25.1.43,indockades samma dag,utdockades 12.2.43 efter avslutade reparation. Avgick från varvet 13.2 men måste returnera på grund av skada på stora ångröret. Efter ompackning av röret avgick Abisko 14.2 (Den 11.4.43 minsprängdes hon och sjönk)

Kvarstående omfattande plåtskdor på bordläggning,tanktak i rum 2. Betydande plåtskador på fördäck, däcksbalkar,luckkarmar, brädgångsstöttor etc Förmasten något krökt,måste nedtagas och delvis förnyas.Ny mastkrage till aktermasten.1ans och 2:ans winschar måste tagas iland för rep. Ny bottenplatta till 2:ans winsch. 2:ans luckkarmar losstagas och uppriktas.
Bryggan: Bryggskärmen av teak förnyas delvis på förkant, båda vindskydden rep, 505 löpmeter däck drives,beckas och slipas. Nytt splitterskydd av betongklinkerplattor med I" spåntade bräderpå var sida om plattorna samt spikreglar och på taket en låda med 300 mm koksslaggfyllning,uppsättes på sidorna av styrhytten. En järndörr och en järnlucka uppsättes på sidorna av styrhytten. Båda maskintelegraferna,standard- och styrkompasserna,telefonapparaterna med ledningar repareras.Radiostationen på bryggan rep. med

ABISKO 9.11.42

nya sänder- och mottagarrör etc. Morselampan och lanterncentralen rep. Barriären riktas på akterkant av nedre bryggdäck. Rep. av däckslampor och ledningar.

Salongen: Ett bord rep. och omploeras med ny glasskiva.
6 stolar rep ochomploeras.
2 glasdörrar till överskåp rep.

Div. på däck: 12 nya ventilglas i befälshytter och skylight
2 lufrrörssargar med huvar på akterdäck rep. En flotte isärtages,rep. och hopsättes. Nytt roder till STB livbåt. Matarkabeln till manskapshyttern på fördäck förnyas delvis.

Maskin: Propelleraxeln indragen för besiktning. Propellern losstages och ett blad rep. Stora pådragningsvemtilen på huvudmaskinen ilandtages o rep. Cirkulationspumpens vevaxel avputsas i svarv. Ny vitmetall inlägges i 4 ramlagerhalvor. Askejektortrummen fastnitas vid bordläggningen.

Skorsten och pannrum: Stora skorstenen riktas, ett nytt 3" stag BB. Svetsning av stagbultar i båda pannorna. Durkar och durkunderrede i pann- och maskinrum rep. med en ny durkplåt i eldrummet.

Unobserved attack

Peter Scott: "The battle of the narrow seas"(London 1945) sid 113-114:

On the night of 9th november 1942, 2 mtb:s were approaching the corner of Holland.(Hook van Holland). They were on their way to intercept an enemy convoy,which their orders, based on the report of a reconnaissance aircraft earlier in the day, told them to expect near Terschelling, steaming northward. The first ofthese two mtb:s was commanded by Lt.J.L.Fraser,R.N.V.R. with Lt Dickens (Se Thule & Narvik 1.10.42) onboard as senior officer of the force, and thesecond by Lt. D.Felce, R.N.V.R. - Soon after 10 p.m.the 2 boats reduced speed and began to creep silently in towards the coast and the route on which the convoy might be expected. As they did so they could hear our heavy bombers passing overhead in a continous stream. 7 minutes later the convoy was sighted right ahead,and Dickens realized at once that the noise of the his engines before he reduced speed must surely have been heard by the enemy but for the providential stream of bombers. The night was clear but very dark,without any moon at all, and,as the mtb:s closed in,they could see that the convoy was a large one. There seemed to be about 8 merchant ships i 2 rough columns,with at least 2,probably 3,escorts ahead of them.One of these looked like a T-class torpedoboat,and another was an M-class minesweeper. Astern of the convoy came at least one more minesweeper. At 10.20 p.m. Dikckens lay nicely ahead of the enemy and he

ABISKO 9.11.42

stopped ,so that the enemy convoy would steam past at a range of no more than half a mile. As he waited he studied the approaching enemy in detail and decided that the 3 large ships which were bunched together provided the best targets. The biggest of these was a ship of between 3000 and 4000 tons with it's bridge and funnel aft (Abisko),which he took at the time to be a tanker.The other 2 were only slightly smaller and of the normal one-funnel, 2-mast, three-island type. - For 12 minutes the 2 boats lay stopped while the convoy steadily advanced and the suspense mounted.Still the germans were unaware of their presence. Dickens gave his instructions to the other boat through a megafone, the slowly the 2 mtb:s moved in again to deliver their " unobserved attack". - 2 minutes later 4 carefully aimed torpedos had left from their tubes and were speeding on their way towards the enemy. The suspence was ended. Both the boats started up their engines to disengage and as they did so a column of water and smoke shot up from the side of the enemy ship (Abisko). One torpedo had hit. 3 seconds later there was a flash and a loud explosion as a second torpedo hit,and it is possible that a 3d also found its mark . After an appreciable interval fire was opened on the mtb:s by the convoy and escort,starting with light automatic weapons, until later Starshell and 4'' joined in. The fire was wild,however, and no damage was caused except to the aerial on Dickens Boat which coll-apsed as the initial enemy report was being transmitted. The mtb:s were soon out of range, During this tiem the enemy ships were seen to be firing at each other and large numbers of Starshells were put up. At 10.46 pm the 2 mtb:s cut engines in order to discuss the action,and when they started up. again the battle astern was redoubled in intensity and continued inter-mittently until 12.15 am ,when Starshells could only be seen just over the horizon. - On 9th november the ss Abisko ,3085 tons, bound for Stockholm with a cargo of coal, was hit by a torpedo in no 2 hold,but jettisoned 800 tons of coal and reached Emden. (Quoting Swedish newspaper) No mention is made of any ship or ships that mayhave sunk. (Se Thule /Narvik 1.10.42)

Historik

n **Egna noteringar**

Malmlastångare på 3150 brton byggd 1913 Götaverken i Göteborg av stål. L.102,6 B. 14,3 Tillhörigt Grängesbergsbolaget (E.Waldenström) i Stockholm. Abisko kölsträcktes i slutet av juli 1912 och sjösattes 8.2.13 och invigde därmed varvets nyaste stapelbädd på vilken sedan omgående pansarbåten Sverige Kölsträcktes. Brygghus midskepps, 4 luckor, maskin och all övrig inredning akter. 4800 dw. 4 rum, 2 master, 4 Sieurinwinschar. Abisko,systerfartyg till Torne, var ett märkesfartyg 1913 med trådlös telegraf, el.ljus, värmeledning,sär-skilda mässar,tvättrum ,badrum för besättningen, kvadrantdävertar, telemotor-

ABISKO 9.11.42

styrning, Frahms slingertankar, och en extra livbåt av typ Erhardt Collapsibel. Skans i backen. På avstånd hade Abisko samma silhuett som ett tankfartyg. Triplemaskin med cylinderdiam. 570x900x1500 mm och slaglängd 1000mm 2 ångpannor, ångturbon för el. ljus. Medelfart 10 knop. Då Abisko gick ut på provtur 12.4.13 förklarade Göteborgs hamnkapten att detta var det absolut största fartyg Hamnstyrelsen kunde tillåta byggas i Göteborg. Abisko gick direkt till Narvik för malmlastning. Hösten 1927 Lentzifierades maskineriet vid Lindholmen med stegförvärmare, kaskadtank, ventilregelerad högtryckscylinder 2.4.21 kolliderade Abisko på Schelde med engelska ss Denetown och fick ett gapande hål i BB låring. -Natten till 9.3.34 hängde sig chiefen Holmer Ryno Rehnqvist, Nyköping, i sin hytt. Han hade varit deprimerad ända sedan han i sept 33 förflyttats från ss Boden till Abisko. "Han var naivt fästad vid Boden." 11.2.40 var Abisko nära att pressas på grund i drivismassor vid Lossene 3' SSW Torungens fyr då hon var på resa Middlesbrough-Gtbg med kol. -7.11.41 i hårds stormbyar på Helders redd draggade Abisko med BB bogmot ssIvalo av Helsingfors och fick räckverket på backen intryckt.

FÖRLIST 11.4.43

URANIA 23/11 -42

LASTMANIFEST

SOCKER	- 3125 lådor, 95,9 ton 2000 säckar 100 ton	Sv. Sockerfabriks AB
SIRAP	150 lådor, 475 fat, 300 dunkar	-"-
PAPPER & PÅSAR	Ett parti	AB Johnsons Pappersindustri H-b
MÖNJEFÄRG "Blyomal"	2392 kg	FärgAB International,Gtbg
NATRIUMPYROFOSFAT	35 kaggar 2622 kg	Stockholms Essensfabriker
TRINATRIUMFOSFAT "Halo"	170 säckar, 8½ ton	Kooperativa Förbundet,Sthl
KONSERVER	22 lådor kaviar & sardiner	-"-
RISGRYN	120 säckar 7½ ton	AB Sv. Kolonialgrossister,Gtbg
KLORSULFONSYRA	5 fat 3045 kg	AB Pharmacia
JORDNÖTTER	55,3 ton	Karlshamns Oljefabrik,Karlshamn
GOUDRON	1 fat	Sylwan & Quibelius ByggnadsAB, H-b
ASFALT	Ett parti	-"-
FODERFOSFAT	2000 säckar, 100 ton	Sv. Lantmännens Riksförbund
FERMILIN	1 fat	Chokladfabriken Standard
PORSLIN	1 låda	Fr. Rörstrand till Vackrare Vardagsvar
OMSLAGSPAPPER	46 paket 1068 kg	John Hanssons Pappersförädling Gtbg
CYKLOS	6 fat	AB Fermia, H-b
CINNOBERRÖTT FÄRG	1 fat 8 fat 1050 kg	Göteborgs Kemikaliefabrik
NÖTKÄRNOR	5 lådor 150 kg	V.T.Ahrenberg AB
VADD & LUMP	108 balar	?
FÄRG	3 lådor,3 kartonger 319 kg	Dorch,Bäcksin & Co,Gtbg
VALSULL	45 balar. 2250 kg	AB Heyman & Olesen
TORKAD FRUKT BÖNOR & RISGRYN	9110 kg	AB Sv. Kolonialgrossister
SENAP	24 lådor	Från Drufvans Ättiksfabrik
KALK	4 fat	AB Sylwan & Quibelius
FLÄSK	2 lådor	?

PLÅT	ett parti,25 buntar	Lundberg & Kullberg,Gtbg
HAVREGRYN HAVREMJÖL	89 kartonger 2610 kg	AB Havremust, Gtbg
KLICHÉER	1 låda	Från GHT till Gumaelius
KRITA	29 fat, 5 ton	AB P.J.Scahrin
BOKLÖV	Preparerade, 8 kolli, 800 kg	AB Otto Lion, H-b
SÖTSAKER	1 låda, 90 kg	Chokladfabriken Kärnan, H-b
VATTEN	6 lådor fr. Ramlösa Brunn	till C.I.Kolmodin,Visby
DRUVSOCKER	1 säck	AB Fermia,H-b
PAPPER	25 kolli, 2½ ton	AB Papyrus, Mölndal
TOMHÄCKAR	25 st, 800 kg	?
MADRASSRESÅRER	14 säckar, as.för 170 kr.	Okänd
CHOKLAD	10 lådor, 600 kg	AB Carl Degerman, Visby
GLASDAMEJANNER	59 st tomma, 400 kg	
SALT SILL	½ tunna	Kapten Otto Dahlquist, Sth
TVÄTTMEDEL	200 säckar 10 ton	?
ANSJOVIS	3 lådor	Landskrona Speceriaffär

ÄTTIKA mm mm småpartier

PÅ DÄCK

59 tomma glasdamejanner
5 fat Klorsylfonsyra
35 fat sirap, vid sidan om lucka 2
30 dunkar färg,ovanpå pannkappen mellan skorsten och bryggan
150 lådor socker & 200 dunkar sipap, under livbåtsdäck om styrbord
11 fat sirap & 25 fat krita på akterdäck
10lådor sirap & 10 dunkar sirap på akterdäck
15 fat sirap, på d äck mellan lucka 1 & 2

Lasten assurerad i SKN för 318220 kronor
Lastens andel i bärgarlön 41602:35
SKN utbetalat netto (minus provenyer) 277278:13

Vrakgods bärgat i öppen sjö 24 november 1942
mellan RÅÅ och Gravarne, av tull, lotsar, fiskare o.a.

1 skåp med signalflaggor, 25 kolli papper, 150 st. åror, en kutting sill, 5 lådor socker, 31 rullar & 9 balar papper, ett pytteställ, 1 packlåda, 2 buntar toalettpapper, 2 kikare, 2 ficklampor, 40 sjökort, en linjal, 2 lotslejdare, 27 åror, 15 åror, en livboj, 3 buntar papperspå 4 balar färgat löv, 23 lastluckor, 2 lejdare, en spolslang, 7 lådor socker, 4 lådor socker, en livbälslår med 2 livbälten, 2 balar papper, 22 rullar papper, 5 buntar papperspåsar, 1 livboj, 2 livbåtar, 21 lådor socker, 1 fat kalk, 1 låda choklad, i låda glasvaror, 3 kolli papper 1 kolli kartong, 12 lådor socker

Inspektör Kihlbom i brev till SKN 20/1 -43

Fartyget är nu länspumpat och flyttas imorgon till N. Hamnen för lossning av kvarvarande gods. I rummen finns ju en massa smörja och blandningar av de olika sorternas last som luktar illa. Det mesta lossas till hamnens självlossande pråm för vidare befordran ut i sundet där det tippas. Att avkilja och tillvarataga de jordnötter och ev. risgryn som kunna vara kvar i den stinkande smörjan kan väl inte tänkas komma ifråga eller löna sig. På förkant av lucka 2 finns ända upp under däcket fastkilade en del sockerlådor som torde vara alldeles tomma. Kapten Hedbäck har meddelat att det finns en del lösa amsjovisburkar bland smörjan därnere och få vi ju söka få tag i så många som möjligt av dem som äro hela.

Besiktningsrapport H-b 5 december 1942

LASTEN: Vid besiktningstillfället hade Röda Bolaget bärgat 172 fat sirap, ett fat asfalt och 5 fat osläckt kalk. Sirapsfaten voro hela, men i en hel del av faten voro bottnarna bukiga, vilket tyder på att vatten inträngt i faten. Av 5 fat kalk var ett oskadat, de övriga sprängda. Ett 40-tal lådor socker funnos i hamnen. Innehållet hade smält bort så mycket att endast en fjärdedel fanns kvar och torde ha föga restvärde. Malmö 8.12.-42

Besiktningsinstrument.

Magistratsbesiktning i Hälsingborg 21.1.1943 varvid konstaterats att all kvarvarande last i vraket blandats till en grötig illaluktande massa. "Vi rekommenderar att lossning igångsätts snarastmöjligt till pråm och att smörjan tippas ute i Öresund."

Besiktningsrapport

... "Vi hava dagligen kontrollerat lossningens gång och konstaterat att allkvarvarande last som ansetts hava marknadsvärde, blivit tillvarat tagen. Av sockerpartiet i akterrummet voro säckarna fullständigt förstörda och det hela var sammanpackat så att pikhackor måste användas för att gripskopan skulle kunna få upp den av smuts och vatten övermättade massan. Läckaget i akterrummet kunde tydligen icke effektivt bemästras varför lossningsarbetet ständigt måste utföras med minst en fots vatten stående över tanktaket.

Hälsingborg 26.1.1943

JOHN 17.11.42

STORMSKADOR OCH FLYGANFALL UNDER RESOR TILL OCH FRÅN ROTTERDAM.

Journalutdrag.

Tors 8.11.42 kl 12.30 avgått Luleå med full last av järnmalm destinerad till Rotterdam.

Sön 15.11 kl 10.10 fått eskortofficer ombord vid Cuxhaven.Gått i konvoj efter eskortofficerens anvisningar. Vind WNW 8 Beaufort,regndis.

Mån 16.11 Vind WNW 10 med orkanartade hagelbyar,högbrytande sjö,våldsam slingring och överspolning. Sjön bryter över hela fartyget.Gått i konvoj efter eskortofficers anvisningar. Kl 08 på order från ledarfartyget vänt p.g av stormen för att uppsöka ankarplats. Ljusskydden för kabyssdörrarna på båda sidor sönderslagits av sjön. Kl 11.58 tog fartyget ett brott midskepps som fyllde över hela aktra båtdäcket.Därvid spolades livbåtstaljelöparna på BB-sidan överbord.Om de kommo i propellern kan ej med säkerhet avgöras. Kunde emellertid ej inhalas utan kapades vid dävertarna. Kl 14 fått lots vid Borkum. 14.30 ankrat å Rantzel Gat.Skurit i nya taljelöpare

Tis 17.11 kl 15.35 lättat ankar och fortsatt i konvoj enligt eskortofficers anvisningar. Kl 12.20 flyganfall varvid bomber fälldes nära om SB varvid häftig skakning känts i hela fartyget.

Ons 18.11 kl 20.20 anlänt Rotterdam o förtöjt i Waalhaven.

Tors 19.11 Lossning påbörjats 09.30.Då propellernavet kommit över vattnet upptäcktes att taljelöparna spunnits upp på densamma. De borttogs och inga skador kunde upptäckas.

Ons 25.11 Avgått från Rotterdam kl 07.Kl 09 lämnat lotsen vid Hook van Holland och fortsatt i konvoj under eskortofficers anvisningar. Kl 17.15 fällde flygare bomber nära om BB med häftig skakning i hela fartyget vid explosionerna.

Ons 2.12 kl 14 anlänt till Stockholm och ankrat utanför gasverket i Ropsten.

Stockholm 2.12 42

Assar Hansson — 1e styrman
Elvin Fogelberg — 2e styrman
Nils Marthins — Befh

Maskindagboken.

Tis 17.11 kl 20.20 kändes en våldsam skakning i fartyget.Strax efter upptäcktes ett mindreläckage på avloppsröret från stora kondensorn.

Ons 25.11 kl 17.15 förmärktes en häftig skakning i fartyget.Läckan å avloppsröret från kondensorn har ökat. Vidare har avloppet från hjälkondensorn börjat läcka i flänsarna.

Stockholm 2.12 42

Anton J.K.Paulsson — Övermaskinist
Anton Ohlsson — 1e maskinist
Nils Marthins — Befh

(Utdragen insänts till SKN av redAB A.Th.Jonasson i Råå)

JOHN 17.11.42

SKN noterat i blyerts på sin mapp:

Fartyget dockat Lindholmens varv januari 1943 i samband med frm andra haverier. I besiktningsrapporten finnes emellertid inga skador hänförda till denna sak,varför man nog torde kunna taga för givet att ev. skador - om nu sådana verkligen uppstått - reparerats i samband med dessa andra haverier. Sthlm 25.1.44

Avfört på SKN 15.5.44

Data om John Eget

Lastångare på 3148 brton byggd 1918 vid Blyth Drydock Vo av stål (ex Danybryn, Sheaf Lance) L. 101 B. 14 Tillhörig red AB A.Th Jonasson i R åå. Inköpt 1937 som Danybryn från England. Gick 1918-36 som Sheaf Lance.

Krigshaverier: 26.7.42 minskakning
25.3.43 Minskakning
29.7.44 Bombskadad.

URANIA 23.11.42

MINSPRÄNGD 900 METER UTANFÖR HÄLSINGBORGS HAMNINLOPP.

Rapport

Avgick Hälsingborg kl 18.30 mån 23.11.42 destinerad till Landskrona. Rumslast 450 ton socker, gödning och styckegods. På för- & akterdäck till 1,8 meters höjd c:aå130 ton sirap på fat, surrat med manilla. Djupg.F10′6′′ A. 14′7′′ 17 ombv, varav 3 kvinnor.
Minsprängd 23.11 kl 18.45 900 meter från Hälsingborgs kopparverks hamnpirar, vid Knähakens prick. Hård NO vind, obetydlig sjö,klart väder.
Befh och utkik på bryggan. Städerskan Gustafsson fått fraktur på ena benet. Troligen magnetmina.

Jourlalutdrag

Urania avgick från Hälsingborgs Kopparverkshamn kl18.30 mån 23.11.42 och styrdes med pirfyrarna ens akterut.Komna c:a 900 meter ut i inseglingsrännan till Kopparverkshamnen, ungefär vid Knähakens prick, inträffade en kraftig detonation akteröver, troligen på BB låring, varvid 3ans luckor kastades av och föllo ner i rummet.Maskinen stoppades omedelbart och då fartyget samtidigt började sjunka, fälldes BB ankare för att hindra att fartyget drev längre ut i farleden,varjämte besättningen beordrades sjösätta BB livbåt och upprepade signaler avgavs med ångvisslan för att påkalla uppmärksamhet iland. STB båt kunde inte sjösättas enär aktre däverten slagits av vid explosionen. Hela besättningen tog plats i BB-båten varefter Urania sjönk på 9, 5 meters djup 10-15 minuter efter explosionen. Fartyget står med master och skorsten över ytan. Omkring en kvart efter det fartyget sjunkit kom Råå lotsbåt till platsen.En del av besättningen överfrödes till lotsbåten som sedan bogserade in livbåten till Råå, dit ankomst skedde kl 20,varefter besättningen i bilar sändes till Sjömanshemmet.

Stockholm 26.11.42

D.Österberg
Befh

Sjöförklaring i Stockholm 30.11.42 kl 13.30

Sakkunniga sjökapten Anders Edgren & Ernst Perno: inga frågor.
Sjökapten John Olsson för rederiet.
Jur.kand Lars Waldenström för SKN

Befh Österberg: Troligen en magnetmina. Städerskan fått ena benet under sig då hon skulle gå i livbåten så att en bräcka uppstått i benet. Hon inlades på Hälsingborgs lasarett och kvarligger där ännu. Något framtida men vore dock inte att befara.

Styrman Jansson: Var på fördäck ifärd med attklargöra lucka 2 då det small. Rorgängare Jansson: Stod till rors vid explosionen.

Slut på förrättningen.

URANIA 23.11.42

Crew list (Kompl SKN)

Befh Karl Johan David Österberg, Vinkelvägen 16, Klingsta Park, Danderyd
F. 9.10.85

Ie styrman Torsten Vågström, Danderyd, 13.10.89

2e styrman Erik Valdemar Jansson, Spillersboda, 31.1.98 (På Gondul 1.10.40)

Chief B.S.Bengtsson, Malmö, 20.5.75

2e maskinist B.G.Hultgren, Loftahammar, 30.9.80

Rorgängare Karl Axel Jansson, Länna, 23.1.86

Föreståndarska Anna Andersson, Stockholm, 19.11.85

Kokerska Elisabeth Rosendahl, Stockholm, 10.1.76 (~~Brutit benet~~)

Städerska Hilma Gustafsson, Stockholm, 27.2.80 (Brutit ena benet)

Matros Karl Oscar Svensson, Kalmar, 19.11.85

Matros Hans Gustafsson, Kalmar, 27.6.02

Lättmatros J.Häggblom, Estland, 16.9.21

Jungman Åke Emil Åkesson, Mörrum, 23.1.23

Jungman Gottfrid E.Nylund, Wasa, Finland, 9.8.23

Eldare Axel Hjalmar Hansson, Landskrona, 14.8.95

Eldare Adolf J.Svensson, Kalmar, 5.4.97

Eldare Helge Svensson, Trekanten, 3.11.20

KK memorial 31.12 42

Fartyget sjönk på grund av skador förorsakade aven exploderande magnetmina. Då besättningen gick i livbåten råkade städerskan Hilma Gustafsson skada sig i benet, varav framtida men icke är att befara.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 345

Rapport från Sveabolagets inspektör 2.12 42

Undertecknad, som av rederiet beordrats att på olycksplatsen med hjälp av dykare få klarlagt de ungefärliga skadorna på fartyget, nedreste ons kväll 25.11. och kom till Råå torsdag morgon. Genom Marindistriktets försorg ställdes en större motorbåt till förfogande, med vilken vi kl 11 f.m var ute vid Urania. Vädret var fint med laber vind och klar sikt samt så gott som strömstilla. Vattendjupet på platsen var c:a 9 meter och fartyget stod med stäven i SO på rät köl med master och skorsten delvis över ytan, som bifogade fotografi visar (Saknas). Vattnet var klart och man kunde tydligt urskilja fartygets linjer sett uppifrån. Vi rodde i en mindre båt sakta ~~utefter sidorna~~ runt fartyget för att om möjligt söka utröna om några större skador i sidorna funnos. Några som helst inbuktningar utefter sidorna kunde dock ej konstateras. Däckslasten, som i huvud-

URANIA 23.11.42

sak bestod av sirapsfat, syntes väl och stod av allt att döma kvar på plats, med undantag av några sirapsfat och en del sirapslådor, som lågo på sjöbotten vid båda sidor, Sedan jag vid 14-tiden kommit iland,satte jag mig i telefonförbindelse med Marindistriktet, kommandörkapten Graaf, som på min önskan lovade försöka ordna dykarundersökning genom MD:s försorg. - Då jag senare talade med Sveas advokat Lindahl per telefon meddelade han mig att det kanske blev Röda Bolagets bärgningsångare Dan som komme att få bärgningsuppdraget.Då det i sådant fall vore lämpligare att dykare därifrån gjorde undersökningen,telefonerade jag till direktör Lange och bad honom avbeställa marinens dykare. Direktör Lange meddelade mig samtidig att Dan skulle vara på platsen kl 09 fredag och jag kom då överensmed honom att även jag skulle vara där samtidigt . Dan blev något försenad och först vid 10.30-tiden på fredagen var denvid Urania samtidigt som även undertecknad kom dit med lotsbåten.På grund av stark störm, 3-4 knop, kunde dykarundersökning ej igångsättas förrän vid 13.30-tidem. Dykarundersökningen var klar kl 16 och av densamma framgick att rodret var avlyftat och intryckningar under låringarna på båda sidor akterifrån och cirka 4 meter föröver. Intryckningarna var störst om STB eller omkring 30 cm där de voro djupast. Några bräckor eller hål i plåtarna funnos ej,däremot en stor del skräckta naglar och växlar. Skäddor, stävar och propeller syntes felfria. Förutom dessa intryckningar kunde dykaren ej upptäcka några skador. Då emellertid fartyget enligt uppgift sjönk efter c 10 minuter,kan man misstänka att det finns skador i akterskeppet under botten som inte dykaren kunde komma åt att se. Följande utrustningsdetaljer funnos ilandförda i Råå: 1 st livflotte med delvis utrustning.Flotten ligger förtöjd i hamnen och utrustningen är i Sjövärnskårens magasin. 2 livbåtar ,varav den ena med delvis utrustning. Den livbåt i vilken besättningen bärgade sigär till synes oskadad.Den andra, som följde med fartyget då det sjönk, men strax därefter flöt upp med båda dävertarna hängande fast i den,får man antaga ej kan vara oskadad. Den är ngt läck.
I Hälsingborg finns 2 spritkompasser,som bärgats av styrman Lejdkvist på Minsveparen M17.De förvaras på Witt & Co:s kontor

Stockholm 2.12 42
John Olsson

Drivande vrakgods bärgat i öppen sjö)24.11.42

Lotsarna i Hälsingborg ha bärgat ett flaggskåp med 45 signalflaggor.
Kustposteringen i Hälsingborg har bärgat ett pytsställ och 6 kg fläsk.
Signalstationen i H-g har bärgat 40 sjökort, 2 ex avNautisk Tidskrift, en lotslejdare, en linjal, 2 kikare, 2 ficklampor, ett förstoringsglas.

Forts.

URANIA 23.11.42

Olika personer ha bärgat 23 lastluckor och 2 livbojar.
HJVB 426, styrman Hansson, har bärgat en livbältslåda,2 livbälten, en lotslejdare. Styrman Bergkvist har bärgat 2 kompasser (På M 17)
Skeppare Olof Sandberg,Råå, bärgat en flotte med 9 oljeställ, 9 filtar, 3 provianttankar, raketer och signalflaggor.

SKNEVII 355

Rapport över besiktning i Hälsingborg 5.12.42

1) Fartyget: Från befhpå bärgnings ss Fritjof, som låg i Hälsingborg, erfor jag följande: Urania ligger på 10 meters djup men både för- och akterändan är fria från havsbotten. Man har beräknat attfartyget fullständigt tomt,men med kolen kvarliggande i boxarna, väger c:a 530 ton. För att fartyget alltså skall kunna lyftas - Röda Bolagets pontoner lyfta tillsammans 580 ton - måste hela lasten dessförinnan lossas och ev. vattnet i bottentankarna utpumpas.

2) Lasten: Vid besiktningstillfället hade Röda Bolaget bärgat172 fat sirap 1 fat asfaltoch 5 fat osläckt kalk. Sirapsfaten voro hela,men i en hel del av faten voro bottnarna bukiga,vilket tyder på att vatten inträngt i faten. Av 5 fat klak varettoskadat,de övriga sprängda. Ett 40-tal lådor socker funnos i ~~lasten~~ hamnen. Sockret hade smält bort så mycket att endast 1/4-del fanns kvar och torde ha föga restvärde.

Malmö 8.12 42
oläsligt namn

Bärgad last ur vraket införts till Hälsinborg av läktaren Raketen f.v.b till ägarna.

SKNEIII 245

SKADESPECIFIKATION

Ett axplock ur 48 foliosidor som slutar med upplysningen att anbudstiden för reparation utgår den 3.2.43 kl 12. Förseglade anbud märkta "SS Uranias reparation" insänds till SKN.
I8 sidor upptar inventarier ombord som måste förnyas, omfattande glas och porslin, lakan och örngott, kapell, livbojar, skeppsur,boorsvångar, kikare köttyxor, dörrmattor etc etc.
Genomgående förnyas all inredning ombord, liksom de n el.installationen.
Värmeledningssystemet repareras, ny ångvissla, ny ångskorsten av järn från stora pannan, skorstenenrepareras med nya stag, ny köksskorsten , alla fönster ~~xxxbåpax~~ ventiler ompackas och justeras med nya glas, 2 nya eldrumsluftrör,

URANIA 23.11.42

maskinskylightet riktas och rep. med 15 nya glas, kapptaket uppriktas, båda livbåtarna repareras med ny utrustning, båtskrån,dävertar och barriärer repareras, akterstäven riktas, rodret rep., etc

Övre Bryggan: Nytt trädäck 500 löpmeter, ny bryggskärm runt hela bryggan, nya solsegelsteällningar och lanternställningar, nakterhus, ratt,talrör och maskintelegraf repareras, styrmaskin tas iland,dess bottenplatta förnyas och maskinen repareras, reservstyrningen reparaeras

Undre bryggdäck: trädäck 78 löpmeter förnyas, rep. av barriär & lejdare, ny potatislår om BB, 2 nya nedgångsdörrar, 4 mindre isskåp förnyas Två nya dörrar i teak till salongshuset,2 nya ventilglas

Akterdäck: Riktning av däcksplåtar, däcksbalkar o luckkarmar samt brädgång ny mast, delvis ny mastfot, wirerulle & winsch repareras,skärstockar riktas, 25 kvadratmeter nya täckluckor till lucka 3

Fördäck: 31 kvm nya träluckor till lucka I & 2, masten tas iland och rep och uppsättes åter, rep av winschar och rigg, brädgångar uppriktas, ångrörledningarna reparerasny lamternställning, ny mastring o ny mastträtopp. Nya luckpresenningar. 4 nya sidoskärstockar i lucka 2

Backen: 220 löpmeter trädäck drives & beckas, ankarspelet öppnas och besiktigas, 5 takventiler repareras, barriären uppriktas

Plåtskadorna akterut: Omfattar stråken A till och med I om BB, och A-G-stråken STB. 34 nya bordläggningsplåtar. 8 spant förnyas BB, 10 om STB 8 spant uppriktas om BB, 10 om STB. 22 bottenspant förnyas, 11 uppriktas. Riktning av spant, plåtar ochbottenstockar i tunnel, recess och akterpikskott.

Förrummet STB: 20 spant riktas, 30 löpmeter kontraspant förnyas

Kabelgattet: 3 spant uppriktas STB, 5 om BB.

~~Generalräkning och reparationsdata saknas~~ .

På effekter finns inga listor, endast utbetalningskvitton.

Försäkringar

SKN 12.2.43 besiktning till Haeger 1328:-

SKN 13.2.43 Bärgarlön till Göteborgs Bogs.- & BärgningsAB 65000:-

SKN 26.2.43 Till rederiet för effekter 10275:- plus 112,50 den 3.3.43

SKN 1.4.43 till Ie styrman för hans radio 450:-

SKN 21.5.43 à conto till rederiet 150.000:-

SKN 19.11.44 Slutlig ersättning till rederiet 10.000:-

Proveny 18,12.45 andel av bärgarslön 41602:35

Egna noteringar Lyft först 16.1 43

Urania lyftes först 16.1.43 (första) mellan cylinderpontoner och bogserades in till

URANIA 23.11.43

Oceankajen i Hälsingborg för prov. tätning och länspumpning.,varefter hon dockades vid Hälsingborgs varv. I mitten av mars 43 var rep. klar.

Explosionen hördes över hela Hälsingborg

Urania hade kommit 800 meter från land i den dagen innan minsvepta leden och kapten Österberg hade just slagit full fart då explosionen inträffade kl 18.45 under lucka 3 på STB- sidan. Till all lycka befannsig ingen på akterdäck. De som var på däck höll på att lucka på och göra sjöklart på fördäck.Stöten var våldsam men hade bli v[illegible] värre om inte lasten dämpat. Explosionen hördes över hela Hälsingborg och i Råå störtade befolkningen ner till stranden men kunde inte i mörkret urskilja Urania utan hörde endast en ångvissla som blåste SOS. 3[illegible]s luckor hade fallit ner i rummet och ena däverten till STB båt var avslagen varför den 17 ombv, inkl. 3 kvinnor, trängde ihop sig i BB båt. Maskin stoppade inte och propellern fortsatte att rotera. Då alla kommit i båten sprang befh ner i salongen för att bärga skeppspappren men dörrarna hade slagit igen och fastnat och salongsbordet låg kullvräkt så att det inte gick att hitta något. En skåpdörr stod däremot öppen och kapten Österberg ryckte åt sig sin bästa kostym innan han skyndade upp på däck och hoppade ner i livbåten som lade ut. Kostymen var allt han fick med sig - de andra förloarde allt dehade. Östreberg, som varit 27 år i rederiet, hade aldrig någonsin sett en mina varken under första världskriget eller under nu pågående krig. 2e styrmans första reflektion var:" Det var en d[illegible]bar last som gick till botten."Han var med på Gondul 1.10.40 och den gången skadade han foten. 10 minuter efter explosionen sjönk Urania med aktern före ochstäven rakt upp i luften. Råå lotsbåt och ett vaktfartyg v[illegible] först på platsen, vägledda av blinkningar meden ficklampa från livbåten. Städerskan, som stukat ett knä då hon hoppade ner i livbåten, fördes i bil till Hälsingborgs lasarett så fort lotsbåten kommit in till Råå med de skeppsbrutna. De övriga fördes till Sjömanshemmet i Hälsingborg. - Bärgningen av Urania blev tidsödande eftersom dykare måste lossa hela lasten, kolli för kolli, till läktaren Raketen innan lyftet med två cylinderpontoner kunde genomföras. Under inbogseringen till Kopparverkshamnen lör 16.1.43 erbjöd vraket en bild av förstörelse, utan skorsten, med bryggan i spillror och brutna master. Ännu 27.1.43 flöt sockerlådor ilandmellan Viken och Höganäs och en del personer bärgade upp till 300 lådor var. Sockret hade smält men omslagen låg kvari lådorna. (se Historik)

Historik

Kustångare på 605 brton byggd 1899 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål.

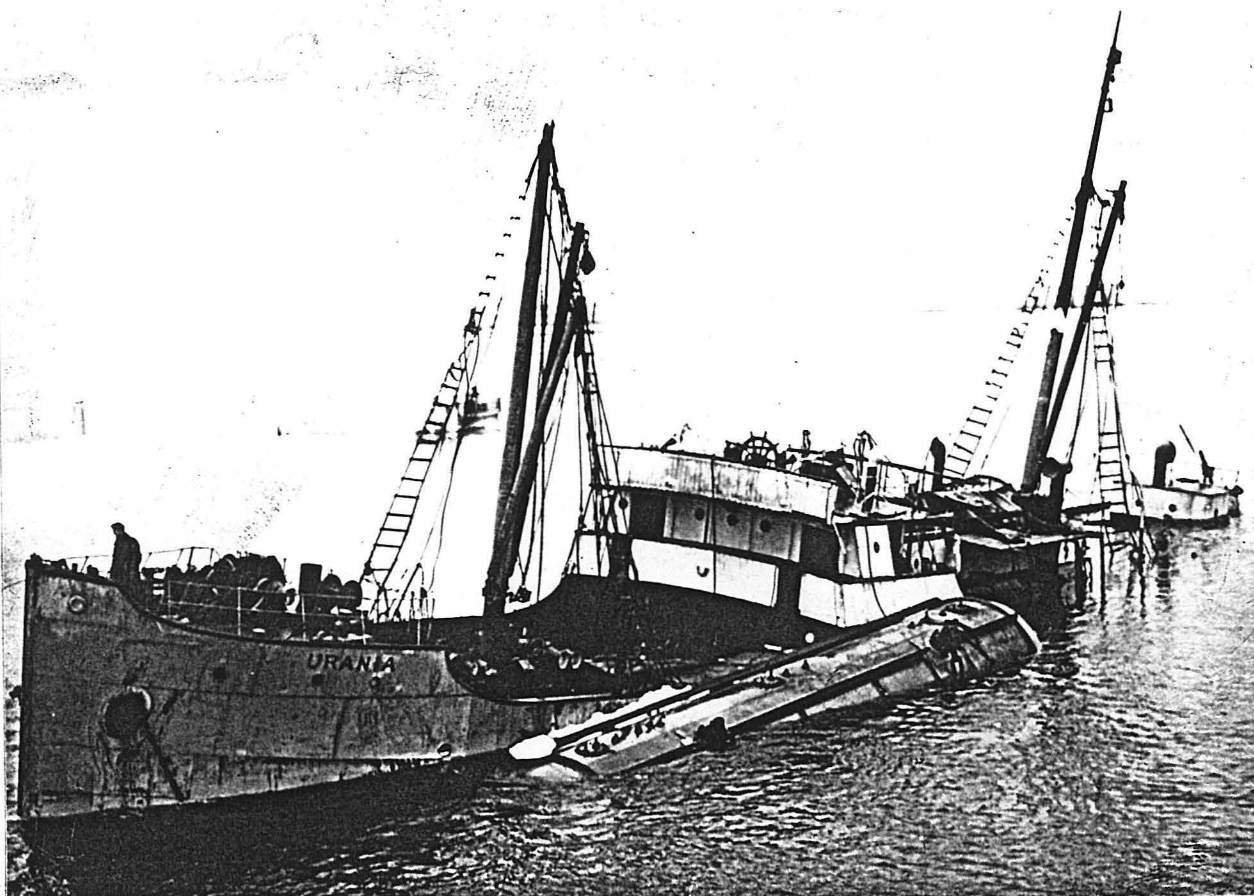
URANIA 23.11.42

(Ex Erik)L.51,5 B 8,8 Tillhörig Stockholms red AB Svea(E.Högberg) i Stockholm. 820 dw. 375 ihkr. Lev. 4.8.99. Byggd för red AB Roslagen (konsul C.G.Thulin) i Stockholm som Erik men såld i dec 1905 till Ångf.AB Södra Sverige och fick då namnet Urania. Erik byggdes för 225.000 kr och var specialritad för att i Nord- och Östersjöfart även kunna passera Slussen i Stockholm ochgå även på Mälarhamnar. Som Urania insatt på kustlinjen från Norrlandshamnar till Stockholm och Göteborg. Trots sin litenhet var Urania 1899 i många avseenden ett märkesfartyg med bl.a. isförstärkta bogar ångankarspel, ångstyrinrättning, patentankare, livbåtar med flyttankar avkoppar, hel cellular dubbelbotten, masterna ej genomgående utan nitade i mastskor, en ångpanna för 170 lbs tryck och saknade vertikala sidostöttor i rummen. Urania var det första vid svenskt varv byggda fartyget vars skrov konstuerats efter den s.k. jogglingprincipen vilket innabar att bordläggnings-däck- ochtankplåtar hopfogats så att de längsgående kanterna veks över kanten på angränsande plåt,varigenom man undvek alla plåtmellanlägg och hela konstruktionen blev både lättare och starkare. Triplemaskinen på 375 ihkr kom från North Eastern Marine Eng. Co med tillverkningsnummer 1320. Fart på full last 9 knop, i barlast 10½knop. - ~~1905-06 fick fartyget ny kraftigare skorsten, nytt roder, förbättrad hytt inredning och en strålkastare vid Finnboda varv~~ - I Jan 1909 gick Södra Sveriges flotta om 17 fartyg upp i Sveabolagets. - 3.8.02 grundstötte Erik på Lollands södra udde men kunde för egen maskin ta sig flott och kom till Köpenhamn med pumparna igång.- Natten till 24.9.06 standade Urania med trälast på Skälbådan mellan Björns fyr och Grepens fyrskepp och måste överges vattenfylld. I storm 25-26.9 spolades skorsten och däckslast bort och först den 3.10 kunde Neptunbolagets Helios bärga in fartyget till Stockholm för omfattande reparation vid Motala verkstads filial på Beckholmen i Stockholm. Rep. var klar försti mars 1907 och då hade Urania bl.a fått ny brygga och skorsten,nytt roder, ny hyttinredning och en strålkastare.- I febr 08 kolliderade Urania med kaj i Köpenhamn och fick ett hål i stäven ochi nov 1913 kolliderade hon på Älvsborgsfjorden med en ångtrålare och måste tas på slip. - Den 6.8.39 kolliderade hon i Kalmar inlopp med sveas-ss Örnen. Det var sedan meningen att låta skrota ner henne men kriget bröt ut och Urania fann användning i kustfarten . - Hon var assurerad för 200.000 i SKN. - Bland tidigare befh kan nämnas J.E.Timan som i okt 42 var med då Gudur förliste och E.R.Andersson som 1940 förlorade först Fenris ,sedan Wirgo.

I dec 43 såldes Urania för 270.000 av Sveabolaget till red AB Menja (Dag Sundén-Cullberg) i Stockholm och omdöptes till Menja. I nov 44 såldes

URANIA 23.11.42

Menja till red AB Tobis (Axel Christensen) i Trelleborg och fick namnet Kajsa Christensen. Detta rederi gick i konkurs våren 1950 och fartyget såldes i maj för c:a 5000 pund till P.S.W.Curtis & Charles Walker i New Castle, omdöptes till Newburn , moderniserades vid Tyne Dock & eng co med bibehållande av den gamla maskinen och pannan ochinsattes i Nord- och Östersjöfart, för Clover Shipping Co ltd. 1954 skrotades hon i Dunston vid 55 års ålder.



Urania bogseras in till Hälsinborg lör 16.1.43

MAJ 27.11.42

I VÄNTAN PÅ VISUM MÖNSTRAT PÅ MAJ - 21-ÅRIG JUNGMANS TRAGISKA ÖDE.

Rapport

Avgick tors 26.11 42 från Kalmar destinerad till Stettin. Rums- &däckslast av 927,8 kbm massaved, varav däckslasten 2½ meter hög och ej surrad. 9 omb v Djupg F 12'A 13' Avlastare: Svenska Skogsägares Riksförbund,Stockholm. Lastmottagare: Firma Feldmühle, Berlin.
Minsprängd fre 27.11 kl 18.25 10'NNW Swinemünde fyr.Frisk SSW bris, klar sikt. Dödad: Jungman Georg Gunnar Sandell, Trelleborgs sjömanshus. Skadade: Befh kapten Assarson (skrubbsår), bästeman Johnny Assarson, stuert Georg Hammar, styrman H.Olofsson. Endast mätbrevet räddat av pappren.

Befälhavarens berättelse

Avgick tors 26.11 kl 16.30 från Kalmar med lots som avlämnades kl 17 varpå STB livbåt utsvängdes och surrades med brokar. Frisk NW bris, klar luft. Nödiga segel tillsattes och motorn gick med ½ fart. Resan fortgick efter landkänning och kl 23 passerades Klotets lysboj.
Fre 27.11 kl 08 passerades Sandhammaren. Då rådde stiltje och med tanke på att kunna uppnå Swinemünde för erhållande av lots samma dag ökades motorn till full fart. Kursen från Sandhammaren sattes på första bojen enligt den Tyska kursanvisningen. Denna boj siktade c:a kl 14 och togs om BB på ett avstånd av ca 50 meter. Resan fortsattes sedan följande kursanvisningen och vid passerandet av bojarna togs dessa om BB.På denna kurs mötte ett flertal lastade fartyg.I skymningen sattes utkik på backen för att inte segla på bojarna som saknar ljus. Kl 17.30 siktades Swinemünde fyr ett streck om STB och då indrogs utkiken på backen. Övrig utkik posterad midskepps. Kurs SSO½O, på Swinemünde angöringsboj. I SW ökande bris fördes gaffelfock. Fart c:a 9 knop. Kl 17.50 passerade ett större segelfartyg., på mötande kurs. Distansen till fyren var då 13 nautiska mil. Kl 18.20 tycktes ännu ett mötande fartyg siktas om BB. Då gaffelfocken skymde utsikten från styrhytten, tog befh, som tillsammans med rorsman Johnny Assarson befann sig i styhytten, kikaren och gick ut på däck för att efterse densamma. Då inträffade kl 18.25 en kraftig detonation som för den närmaste minuten bedövade de 6 ombordvarande som befann sig akterut. Befh, som vid explosionen stod BB om styrhytten, blev fastklämd mellan 2 oljefat och skadade båda benen. Assarsson slungades upp i styrhyttstaket och bedövades samt skadade benen. Ratt och stativ slogs sönder och delar av dem slungades ut på däck. Stuert Hammar och jungman Orvar var i kabyssen och stuert skållade armarna och fick vänster fot skadad. Styrman Olofsson skadade höger knä då han kastades omkull på däck. Motorman Forsberg var i sin hytt. Genom sprängningen fick Maj stark BB slagsida så att risk för kantring förelåg

MAJ 27.11.42

Befh ropade att STB båt skulle göras klar. I den tillfälliga panik som uppstod hade jungman Sandell och motorman Forsberg redan hoppat i båten utan att observera att båda taljorna var urhuggna till följd av explosionen .Båten hängde endast i brokarna och då någon lossade brokarna föll båten i vattnet på rät köl med fånglinan fast ombord, varvid Sandell gick överbord. Strax innan hade befh gett order att låta båten vara tills motorn stoppats. Motorn gick fortfarande efter explosionen men var fullständigt lös på bädden varför eld och gas strömmade ut från den med kraftiga explosioner. Försök gjordes för att ta sig ner och stoppa den men järndörren till maskinrummet kunde inte öppnas. Styrman Olofsson tog sig då ner genom reservgången och fick stopp på motorn. Under tiden från explosionsögonblicket tills fartygets fart stoppats upp gick fartyget STB hän på ungefärligen västlig kurs.Order gavs nu attlåta gå båda ankarna och få ner gaffelfocken. Fallen kapades och seglet föll ner på däck. Ankarspelet var vridet BB hän man man lyckades slutligen få ut båda ankarna med 15 famnar kätting. Sedan seglet kommit ner minskade slagsidan något och Maj sjönk endast sakta. Under tiden sändes nödsignaler med röda signalljus, omkring 12 st som dock inte observerades. Skansarna var fullständigt sönderbrutna och lasten av massaved blockerade ingången. Försök gjordes att komma ner i kajutan och hytterna vilket lyckades, men allt var i spillror och mycket motorgas strömmade in. Med tanke på att luftkärlen kunde explodera var det förenat med fara att vistas akterut. Båda båtarna klargjordes och 5 man gick i den större STB-båten, 3 man i den mindre.Befh gick som sista man i den mindre båten. Vattnet stod då upp på motortoppen. Fånglinan till STB båt fastgjordes akter och båtarna låg och inväntade hjälp.Röda signalljus sköts upp med korta mellanrum. Vid 21-tiden lämnades fartyget som med BB slagsida höll på attsjunka med aktern före. Natten var mycket mörk men klar sikt. Den SW friska brisen högervridande och tilltagande. Order gavs att båtarna skulle hålla samman med kurs mot Swinemünde fyr. Vind och sjö ökade efterhand med ständig överspolning i båtarna. Nödsignaler gavs med jämna mellanrum. Kl 23 siktades ett ankarliggande fartyg om BB som senare befanns vara ett tyskt vaktfartyg. Det beslöts att hålla ner mot detta. STB båt var då ur sikte i mörkret. Vid ankomst till vaktfartyget gavs nödrop men ingen syntes till ombord. Efter det vi ropat i 15 minuter kom en man på däck och kastade en tross till oss så att vi kom ombord. Vaktfartygets befälhavare gav nu order att söka efter STB båt. Ankaret lättades och med strålkastare lyckade man finna STB-båten och samtliga räddades kl 00.30 i hård kuling med regntjocka. Samtliga genomblöta och utmattade men med god behandling ombord var alla snart återställda.Den 28.11 kl 02 ikom vaktfartyget till Swinemünde och samtliga 8 räddade blev på bästa sätt

MAJ 27.11.42

omhändertagna på Marinstationen. Avreste 29.11 över Warnemünde/Gjedser till Hälsingborg och anlände dit kl 18 den 30.11

Hälsingborg 2.12 42
Johan Assarsson
Befh

Crew list (Kompl. SKN, eget)

Befh Johan Assar Assarsson, Barrstigen 10,Hälsingborg (25.11.42 Kalmar)
Övertagit befälet eft. Nils Lundgren Råå ,25.11.
Styrman Harry Bertil Olofsson, Ven, f - 07
Bästeman Johnny Constantin Assarsson,Barrstigen 10,H-b ,son till befh.
Stuert Georg Alexander Hammar, Vitemölla
Motorman Johan Arthur Forsberg, Sjömanshemmet, Norrköping
Matros Vladimir Jõgi estländare, f-13 (1.5.42)
Lättmatros Tage Wilhelm Johansson, Borrby (25.11.42)
Jungman Lars Arne Wilhelm Orvar, box 5, Ljusvallhammar
† Jungman Gunnar Vladimir Halfdan Sandell,Stavstensvägen,Trelleborg, f-21
Trelleborgs Sjömanshus nr 1158

Sjöförhör mån 7.12.42 vid Rådhusrätten i Hälsingborg (H)

Borgmästare Sandell, rådman Lundgren & assessor Rappe.
Sakkunniga: Fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten N.Hammar

Befh Assarsson: STB båt varit försedd med krokar samt tlajeblocken med ringar. Vem som lossat brokarna kunde han ejsäga. Det skedde i paniken mot befh order. Ingen sett hur Sandell förolyckats. Antagligen föll han ur båten då den föll ner sedan brokarna lossats. Maj gjorde då alltjämt 8-9 knop och befh var upptagen med att stanna motorn när båten föll i sjön Han sprang fram till relingen och fann att båten fallit på rät köl och att Forsberg satt i båten.Forsberg klättrat ombord utan att säga något om att Sandell gått överbord.Först en stund senare saknades Sandell när alla samlats på däck.Att då vidta åtgärder för att rädda honom var uteslutet. Alla ansträngningar måste inriktas på att rädda de övriga ombordvarande då fara förelåg för såväl kantring som explosion. Sandell saknades först 15-20 minuter efter det båten fallit i sjön, och Maj hade då tillryggalagt minst 4 nautiska mil. -Forsberg var ej med vid sjöförhöret enär han avrest till Stockholm. BB livåt hade hängt i dävertarna om BB akter och saknade utrustning (utom åror, årtullar o.dyl)På däckslasten låg osurrad en väl utrustad flotte. Fartyget övergavs innan det sjunkit helt. Av de 5 livbojar som fanns ombord medtogs 3 i BB båt då Maj övergavs. Huruvida någon boj haft lyse kunde intebefh säga eftersom han mönstrat på samma dag som Maj avgick från Kalmar. (Förre befh fått ett nytt fartyg)

MAJ 27.11.42

Styrman Olofsson: Var vid explosionen på väg ner i mässen för att äta, stod med ena foten i trappan och den andra på däck, kastades omkull och skadade ena knät. Kom efter explosionen klättrat ner genom skylightet och stoppat motorn som skakat loss från bädden. Han var därnere då båten föll i sjön. Att någon saknades stod ej klart förrän alla samlats runt befh på däck akterut och befh frågade om alla var närvarande. Jungman Orvar ropade då att Sandell saknades. Detta var c:a 10 minuter efter explosionen - mycket svårt att beräkna tider vid ett dylikt tillfälle. Livbälten funnits i skansen och styrhytten. En livoj av de 5 som fanns ombord hade haft lyse som dock aldrig provats. BB båt hade stått på stället på däck akterut. Ej sett flotten flyta ut eftersom Maj ännu flöt då hon övergavs.Det var inget fel på urhuggningsanordningen till STB båt.

Båsteman Johnny Assarsson: Son till befh, kommit ombord i Kalmar 25.11. Stått till rors i styrhytten vid explosionen. Kastats upp i taket,bedövats och fått en utgjutning i ena knät och stukat vänster fot.Då han lyckats kravla sig ut ur styrhytten om STB fick han se STB båt falla i vattnet. Hade tyckt sig se en man gå överbord från livbåten. Båten, i vilken Forsberg suttit, kommit ner på rät köl,fastgjord vid fartyget med fånglinan. Assarsson varit så förvirrad av slaget i huvudet att han inte kommit sig för att vidta några åtgärder eller ens ställa någon fråga till Forsberg då denna kom ombord igen. Assarsson sedan hjälpt till attkapa fallaen till gaffelfocken. Därpå låtit ankaret gå och börjat sända nödsignaler med signallampan i riktning mot fyren. Innan befh gett order att ta ner focken , hade han frågat om alle man fanns ombord. Först då hade Johnny Assarsson fått klart för sig att han tyckt sig se en man gå överbord och anmält det till sin far,befh. Detta var 5-10 minuter efter explosionen. -BB båt varit insvängd och stått akterut. Flotten låg lös på lucka I. 2 livbojar medförts i BB båt.

Matros Jögi? Stod midskepps BB vid explosionen och kastades upp i luften utan att bli skadad.Dock något öm i höger sida för vilket han sökt läkare Hört befh ge order att klargöra livbåtarna. Då han kom till STB båt märkt att taljorna redan lossnat och samtidigt hade båten fallit i sjön.Vem som lossat brokarna visste han inte. Då han tittade ner flöt båten på rät köl och det satt en man i denmed hatt på huvudet.Ej sett någon gå överbord. Sysselsatt med seglet och sedan med ankaret. Inte hört någon av besättningen berätta närmare om Sandells förolyckande. BB båt stått på däck akter mitt för STB båt. 3 livbojar hängt på räcket framför styrhytten. Livbälet funnits i skansen och i ett skåp i styrhytten. Urhuggningsanrordingen till STB båt varit ny ochosliten.

xxx xxx xxx

MAJ 27.11.42

Brev Konsulaktet i Stettin till UD 5.12.42

?? Enligt idag erhållen uppgift från konsul Rose i Swinemünde ,har denne redan insänt räkningen över sina utlägg för hemtransporten av den överlevande besättningen från ms Maj till fartygets redare,redAB Strömsholmen (Axel Hansson) i Västervik, och där anhållit om gottgörelse för sina förskotterade kostnader.Räkningsbeloppet uppgår till 476:40 RM. Jag utgår där. för ifrån att rederiet kommer att remittera detta belopp direkt till konsul Rose i Swinemünde, för att sedan själva söka gottgörelse i vad mån kostnaderna skola bestridas av statsmedel. M.Forsmark Vice-konsul

---

KK memorial 31.12.42 Ej för publicering

Orsak: Av allt att döma kollision med en förankrad mina som förorsakade så svåra skador att fartyget en stund senare gick till botten på 10 meters djup.Den överbordgångne jungmannen Sandell har vid sjösättandet av livbåten försvunnit under sådana omständigheter att han med säkerhet kan anses hava omkommit. Ex officio Bo Bergström

Påskrivet: "Föranleder ej åtgärd av Sjöåklagaren" Stockholm 31.3.43

Hemligstämpel även på yttrande om livbåtsövning

13.3.43 begärde KK från rederiet i Västervik uppgift från Majs befh om när han senast haft livbåtsmanöver och hur denna närmare utförts. ((Det framgår klart av sjöförhöret att befh varit 2 dygn ombord när Maj minsprängdes.Han och sonen kom ombord i Kalmar 25.11.42))

24.3.43 översände rederiet till KK följande 2 yttranden från såväl befh Assarsson som förre befh Nils Lundgren.(HEMLIG-stämplats på KK)

Brev från Johan Assarsson, Simrishamn 18.3.43

Undertecknad övertog befälet i Maj den 25.11.42 i Kalmar. Den 26.11 anträddes resan till Stettin. Livbåtsmanöver företogs ej under denna tid. När senaste livbåtsmanövern utfördes kanjag ej med bestämdhet uttala mig om, enär skeppsdagboken gick förlorad,men torde förre befhm katen Nils J. Lundgren närmare kunna upplysa häromEnligt min uppfattning var samtliga ombord väl övade i båtrodd. Högaktningsfullt Johan Assarsson.

Brev från kapten Nils J.Lundgren, Kalmar 23.3.43

Vad beträffar livbåtsmanöver ber jag få meddela att sista livbåtsmanövern under min tjänstgöring ombord MS Maj utfördes i närvaro av samtliga ombd med sjösättning och rodd någon utav dagarna den 16-17.11 under fartygets

MAJ 27.11.42

uppehåll i Reierwaldehafen i Stettin. Under tiden fr.o.m den 5 maj t.o.m den 26 november utfördes 13 fullständiga livbåtsmanövrar.

Högaktningsfullt

Nils J.Lundgren

Effekter & Assurans

SKN 19.12.42	till rederiet	utbetalat	170.000:-	för totalförlust
SKN 30.12.42	"--"	-"-	30.150:-	i slutersättning
SKN 5.1.43	-"-	-"-	5625:-	för effekter
SKN 7.1.43	-"-	-"-	225:-	-"-
SKN 18.1.43	-"-	-"-	208:-	för befh instrument
SKN 27.6.44	-"-	-"-	450:-	för jungman Sandells effekter

Befh förlorat för 2084:50 plus 223:- för kikare,nmanstämpel & kortglas Stuert förlorat klocka och vigselring, motorman en 18-karats guldring och ett armbandsur, matros Jögi sin förlovningsring, lättmatros Johansson kamera i läderfodral 95:-, jungman Orvar plånbok med 50 kr i kontanter.

Ersättningen för jungman Sandell utbetalades sist av alla:
Hans far i London, B.O.Sandell, skrev sonens effektlista där den 3.1.44
" 2 överrockar, 3 kostymer, 3 par skor, 1 ställ arbetskläder, 4 div. underkläder, en hatt, regnkappa, 6 par stumpor, 2 handdukar, 6 näsdukar, 6 slipsar, samt div småsaker: 1 läderrock, 1 läderväska, en guldring och 1 platignun & diamantring. Totalt värde 38 pund 10 sh. = 1330:73 kr
Fadern överlåtit åt Svenska Sjöfolksförbundet attsköta saken.
Förbundet översände listan och fullmakt till rederiet den 2.2.44
Fadern fick 450:- för effekterna och 300:- i livbåtspengar = 750 kr
SKN ersatt rederiet med 450:- den 27.6.44

Majs befh Assarsson övertog i dec 42 befälet på red AB Strömsholmens ss Inez.

Majs livbåtar

En livbåt och en arbetsbåt fraktades till Simrishamn av m/aux Inez av Västervik som tagit dem ombord i Stettin. Befh på Inez var Johan Assarson (Ex Maj) Båtarna togs omhand av lotsförmannen i Simrishamn till vilken SKN hörda av sig 20.3.43 "såsom ägare till dessa, och skulle vi vara mycket tacksamma därest Ni ville meddela oss i vilket skick båtarna befinna sig." Lotsförman Malmberg svarade 22.3.43 att " båtarna är i dåligt skick, åtskilligt skadade och all utrustning saknas.Flera bord är knäckta i livbåten, listverket borta,krokarna för upphalningstaljorna är uträtade osv Arbetsbåten har även den bord skadade, tofter,litsverk mm ät borta." - SKN lät rederiet överta båtarna. Majs livbåt fanns i juni 47

MAJ 27.11.42

på Kalmar varv och hkom ev. samma höst ombord i m/aux Hansy av Västervik.

UD till SKN 28.11.42 kl 14.30

M/aux Maj av Västervik har enligt telegram från beskickningen i Berlin den 27.11. minsprängts, sannolikt utanför Stettin. Fartyget träffades midskepps och flöt vid meddelandets avsändande ännu på lasten av massaved, men befann sig i sjunkande tillstånd .En man av besättningen var dödad. Övriga hade inkommit till Swinemünde varifrån hemresa beräknades kunna ske under morgon - dagen , alltså den 29.11 Stockholm 28.11.42

Sekr. Leijon

UDHP 80c 3517 Telefonrapport

Konsul Wendel i Stettin 28.11 kl 12.30 telefonerat till beskickningen i Berlin att Maj minsprängts, att hon ännu flyter på lasten men är i sjunkande tillstånd. En man, Georg Gunnar Sandell,Trelleborg, omkommit. 4man som är lätt skadade ankommit till Swinemünde och reser hem imorgon via Danmark.

SKNEIII 246 Rederiets räkning till SKN 21.12.42

An rest å försäkringsbelopp	kr 30.000:-		
Kungl. Sv.Vicekonsulatat i Swinemünde	800:40	= RM 467:40	
Biltransport för skadade	8:10		
Avmönstring	2:70		
Förlorade effekter	5850:-		
Anderssons Skeppsmäkleri,Hälsingborg	288:94		Sjöförklaring etc
Total:	kr 37.048:-		

Vraket

Max Doflein, Hamburg, skrev i början av dec.42 till SKN att" Eine bergung ist teknisch möglich aber im Winter lässt sie sich nicht ausführen."

Doflein, Hamburg 3.6.44, till SKN

Meddelat att inget intresse finns bland tyska bärgare för vraket.

"Meine offerten seit dez 42 sind ohne angebote geblieben. Meine Akten sind seinerzeit verbrannt, sodass ich einzelheiten nicht mehr weiss.Jedoch weiss ich dass seinerzeit keinerlei Bergungsfirmen Fahrzeuge frei zur verfügung hatten um dieses weniger interessante Objekt anzufassen. Später haben sich, wie Ihnen bekannt ist, die verhältnisse noch verschlechtert... Im übrigen handelt es sich ja wohl um ein Objekt welches durch Kriegsereignis voraussichtlich sehr zerstört ist und die lage des Fahrzeuges ist, soviel ich mich erinnern kann, 10 Seemeilen nördlich der ansteuerungstomne von Swinemünde, so dass die Bergung in See nicht sehr billig sein wird. Mir scheint es auch dass das provenue nicht erheblich sein dürfte, zumal

MAJ 27.11.42

das Fahrzeug klein ist und die Holzladung nicht mehr bergungsfähig.

Anbud på vraket

6.5.44 förfrågade sig Dansk-Svensk Bjergnings AS i Köpenhamn hos SKN om vraket och bad om dess position. SKN svarat att " frågan är inte aktuell f.n."

16.6.47 Återkom samma firma och frågade om danske dykaren Hjalmar Olsen kunde få köpa vraket: " Var god meddela oss var vraket ligger samt djupet. Om det låte sig göra bleve vi tacksamma få emotse en avskrift av sjöförklaringen så att vi därav kan se vilka skador som fartyget fick, position mm."

30.6.47 översände SKN avskrift av Sjöförklaringen, men hörde sedan inte mera av firman ifråga.

Egna noteringar

Sandell på besök hos sin farfar i Trelleborg.

Gunnar Vladimir Halfdan Sandell, 21 år, född i Trelleborg 1921, var son till eldaren Oscar B.Sandell och hans norska hustru som 1922 flyttade till London då sonen var ett år. Vid midsommar 1942 kom han med flyg till Malmö för att hälsa på sin farfar ,skomakarmästare Hans Sandell, Stavstensvägen, Trelleborg. Han erhöll sedan inget utresevisum till England. Trots att föräldrahemmet bombats sönder längtade han mycket hem och arbetade i väntan på sitt visum en tid på La Platakompaniet i Trelleborg. Levnadsglad och sympatisk med optimistisk livssyn mönstrade han lördagen 21.11.42 i Malmö på Maj som jungman, följde med till Kalmar för massavedslastning på Stettin och hade tänkt avmönstra före jul för att sedan resa upp till Stockholm ochhämta ut sitt visum. Han ville se om de Tyska kuststädena lidit lika svårt av bombkriget som de Engelska. I vägen kom en engelsk mina på tyskt vatten.- Kapten Johan Assarssons bröder, tvillingarna Knut och Gottlieb, hade båda dödats vid krigsförlisningar. May sjönk först sedan däckslasten skingrats och rumslasten sprängt luckorna och vraket hittades mes de tre masttopparna över ytan 10 sjömil N. angöringstunnan utanför Swinemünde. De 8 överlevande var mycket medtagna då de togs upp av det tyska vaktfartyget kl 23.30. Kapten Assarsson svimmade sedan han halats ombord men kvicknade till efter 10 minuter. Efter ankomsten till Swinemünde fördes de till en karantänsbarrack där en läkare såg till de skadade. Iförda tyska marinpersedlar och totalt utblottade anträdde de 29.11 hemresan över mönsterprotektoratet Danmark med mörkläggning och flyglarm och kom till Hälsingborg på kvällen den 1.12.

Historik

3-mastad Motorskonert på 409 brton byggd 1921 vid Ateliers et Chantiers de S:t Quentin i Nantes av stål. (Ex Le Trapu) L. 42,1 B. 8,1 Tillhörig

MAJ 27.11.42

Red AB Strömsholmen (Axel Hansson) i Västervik. Inköpt jan40 från ett partrederi i Stockevik som i okt 38 köpt stålpråmen "Le Trapu" från Sigvard Risauger i Haugesund som övertagit pråmen i Paris i jan.1938.- Vid Marstrands Mek. Verkstad ombyggdes 1938-39 Le Trapu till 3skonaren Maj som i Fredrikshavn fick installerat en 330 ihkr Alpha dieselmotor. Tremastskonerten Maj inregistrerades i slutet av okt 1939. Honhade ett fylligt skrov med inredning i poopen och skans i backen.Ursprungligen byggdes fartyget som högsjöbogserare 1921 men den franske beställaren försattes i konkurs när skrovet ännu stod på stapelbädden. Färdigställd som läktare såldes skrovet till Haugesund dit det bogserades och där det sean användes som läktare. Även efter ombyggnade 1939 såg man på Majs raka stäv med det stumpiga bogsprötet och den höga backenoch poopen att fartyget från början inte byggts som en 3-mastad skonert. 550 ton dw. På sin andra resa grundstötte Maj 14.12.39 på Valagrundet utanför Ven och måste dras flott av Röda Bolagets Dan.

NORMANDIA 27.11.42

RÄDDAD AV SIN SPÄRRBALLONG VID R.A.F.-RAID MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Lör 21.11.42 kl 06.05 avgått från Oxelösund destinerad till Rotterdam med full last av järnmalm, 1655 ton. Djupg F 14′2″ - A 16′2″

Tis 24.11 kl 11 passerat slussen i Brunsbüttel och erhållit spärrballong samt 3 st marinsoldater ombord, samt Begelitofficer och signalmatros.

Ons 25.11 Till ankars på Altenbruch redd i väntan på anslutning till konvoj.

Tors 26.11 kl 09.45 fortsatt i konvoj från Cuxhaven.Konvojen består av två malmlastade svenska fartyg samt tre barlastade danska ångare.

Fre 27.11 Kl 17.15 anfölls konvojen av engelska bombplan.Ett av planen gick till anfall mot Normandia men kom ivägen för spärrballongen så att bomberna, 5-6 st, föll c:a 100 meter akter om fartyget,mellan Normandia och en efterföljande dansk ångare. På grund av explosiinerna skakade och vibrerade fartyget häftigt. Tankar och rum pejlades men befunnos täta. Då samtliga fartyg i konvojen voro oskadade fortsattes resan.

Lör 28.11 kl 01.30 anlänt till Rotterdam och förtöjt i Waalhaven. Reservation för skador som uppstått p.g av bombningen och som ännu ej observerats.

Rotterdam 28.11.42
Donald Addison
Befh

(Insänt till SKN av Göthabolaget,Gtbg 23.12 42)

Besiktningsinstrument.

Ing.Sten Haeger,Göteborg, för SKN:s räkning besiktigat Normandia 28.8.43 vid Eriksbergs varv i Göteborg, liggande i docka. Inga särskilda skador från den 27.11..42 kunnat upptäckas,däremot skador från bombningen i Emden den 23.6.42. Normandia kom till Eriksberg 27.8.43,dockades samma dag och utdockades 7.9. kl 17.30. Den 12.9 var haverireparationen avslutad och hon lämnade varvet. Vid detta tillfälle reparerades skadorna från 23.6.42 och en del civilskador.

Eget

Holländskt fartyg sänkt 27.11.42

Hudsonplan ur ~~xxxxxx~~ Coastal Commands Group 16, squadron 320 sänkte utanför Ymuiden fre 27.11.42 i en nordgående konvoj från Rotterdam ms Haarlem av Ijmuiden på 431 brton byggt 1938.

Historik

Se Normandia 11.8.43 (Kollision med ss Svend Pii i Brunsbüttel)

Övriga krigshaverier:

16.3.43 [illegible]

22.3.41 flygattack / 23.6.42 bombskadad/ 18.2.43 minskakning/15.4.43 dito 11.8.43 kollision / 18.11.43 bombad / 11.12 43 Bombad / 6.3.44 minskakning 5.8.44 bombad.

CAJE efter 28.11.42

BORTA MED MAN OCH ALLT MELLAN KARLSHAMN OCH SALTOR- EV. MINSPRÄNGD.

Redarens rapport

Avgick e.m fre 27.11.42 från Karlshamn destinerad till Saltor vid Pataholm Rumslast av 190,17 ton okrossade bomullsfrökakor i säckar. Slagsida vid avgången högst 5° STB. 5 ombv. Sikten god vid avgången, senare snötjocka och frisk NW kuling. Förmodligen kantrat under den hårda stormen 28.11

xxxxxx xxxxxxx xxxxxxx

Caje avgick på e.m 27.11 från Karlshamn. På kvällen friskade vinden till kuling för att lördag 28.11 öka till storm medmycket häftiga byar.Sedan avgången har fartyget eller dess besättning icke avhörts varför vi ha anledning förmoda tt fartyget i den hårda vinden kantrat och sjunkit.
Den 21.12 erhöllo vi från Bevakningschefen i Stockholm meddelande att ett med kölen i vädret drivande gråmålat fartygsskrov av några fiskare observerats c:a 17 sjömil utanför Trelleborg i bäring 170°. Sedan det konstaterats att fartyget inte var en ubåt fanns anledning förmoda att detta skulle vara Caje.Skrovet höjde sig c:a 1′över vattenytan och drev med den då rådande friska ostliga vinden och strömmen mot Danska kusten. Inget som helst vrakgods har hittats och inga upplysningar om Caje ingått trots tre efterlysningar i Rundradion. Caje senast torrsatt jan 42 vid Lindholmens varv.

Crewlist

✝ Befh Sven Valdemar Dahlström, Staffans församling, Gävle, 5.1.09
Ogift, föräldrar i Bomhus,Gävle, enda sonen, en syster i Gävle Påmönstrat i Sthlm 24.9.42 Mån.hyra 345:- Dessförinnan i 7 år varit bästeman på motorseglaren Percy.

✝ Bästeman Gustav Olof Selfrid Pettersson, Mölndalsvägen 11,Örgryte,15.1.09
Född i Kalmar. Maskinist till yrket. Maka och dotter. mönstrat på Caje som bästeman 17.9.42 efter att tidigare ha gått som maskinist i olika fartyg och haft jobb iland. Mån.hyra: 230 kr

✝ Kock Gösta Valentin Svensson, Urshult, 4.1.19 Midingstorp, Urshult
Obefaren, mönstrat på i Karlshamn före avgången 27.11.42

✝ Jungman Bo Ivar Johansson, Almundsryd, Kompersmåla,Småland, 24.6.20
Obefaren liksom Svensson. Båda mönstrat på i Karlshamn 24.11.42

✝ Jungman Hans Roland Ihlström, Backaryd, Blekinge, 16.9.24
Obefaren. Inskriven 28.10.42 vid Simrishamns sjömanshus.
Kocken och jungmännen hade 60:- kr /mån i hyra

Sjöförhör i Stockholm 15.2.43 kl.10.30

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno.
Advokat Ivar Morssing för Mälaren
Advokat Sven Salmonsson för Öresund & Ocean.
RedAB Ranja, Stockholm, skrev 5.1.43 till KK att " beträffande intyg om sjövärdigheten vid avgången beklaga vi få meddela att vi ej kunna framskaffa

CAJE 28.11.42

något sådant, då fartyget vid avgången inte använde sig av lots och oss veterligt ej heller någon annan person vid avgångstillfället var i förbindelse med befh. Till eder ledning få vi meddela att fartyget skötts och befraktats av Simsonrederiets Skeppsmäkleri AB i Stockholm.Det är försäkrat i Mälaren och lasten i Ocean, båda i Stockholm. Mäklare i Karlshamn voro AB Lundström & Nilsson samt stuvare Karlshamns Stufveri AB.
Vi hava trenne gånger haft efterlysning i radio angående fartyget samt ha undersökt samtliga platser mellan Karlshamn/Oscarshamn och till Öland jämte samtliga tillgängliga fyr- och lotsplatser, om fartyget passerat eller varit ihamn därstädes, men hava vi dessvärre icke erhållit något meddelande från någon av dessa, varför vi befara att fartyget gått förlorat. Utöver vad härav eller av bilagorna framgår,kunna vi tyvärr icke lämna några upplysningar över det sätt på vilket förlisningen skett.

Högaktningsfullt
Dag Sundén- Cullberg
Red AB Ranja

2) Intyg: " På begäran av AB Lundström & Nilsson i Karlshamn få vi härmed meddela att 3-mastskonerten Caje av Stockholm avseglade härifrån lördag 28.11 i år .Tidpunkten kan icke exakt angivas, men antaga vi omkring kl 10 f.m. Klart väder och NW frisk vind var rådande vid tillfället.På aftonen samma dag övergick vinden till NNO och ökade från kultje till storm.Barometern 754, stor variation i vattenståndet under dygnet, 1 48, -60, + 75 cm.

Karlshamn 19.12 42
Oskar Eriksson
Hamnkapten.

3) Intyg: "Härmed intygas på begäran att undertecknat stuveribolag lastat m/segl Caje av Sthlm med foderkakor i säckar. Stuvningen utfördes av 2 ordinarie stuveriarbetare tillsammans med Cajes besättning.Lastningen började den 25.11 kl 11.30 f.m och avslutades den 27.11 kl 12.30. Lastningen skedde under befh tillsyn.

Karlshamn 19.12 42
Carlshamns Stufveri AB
D.Andersson

4) Komplettering till ovanstående intyg:
Lastningen utfördes på gängse sätt av 2 stuveriarbetare och 2 man av fartygets besättning. Lasten bestod av foderkakor i säckar 190176 kg. Då fartyget var lastat hade det STB slagsida som uppskattades till högst 5 grader. Till följd av slagsidan trängde vatten in på däck genom spygatten.

Karlshamn 28.12.42
Carlshamns Stufveri AB D.Andersson

CAJE 28.11.42

5) Certeparti, Karlshamn 20.11.42 . Befraktare AB Karlshamns Oljefabriker i Karlshamn. Frakttagare: Kapten Dahlström, förande m/seglaren Caje av Sthlm, lastande c:a 200 ton dw-

Last: C:a 170 ton okrossade bomullsfrökakor under däck.

Destination: Saltor, Pataholm.

Fraktsats: Kr 10:33 för utlossad vikt per 1000 kg brutto, utbetalas oavkortat kontant när lasten å lossningsorten blivit riktigt avlevererad.

========================= ============ =====================

De 2 sakkunnigas frågor: 1) Fanns bränsle till motorn ombord?
2) Har orsaken till slagsidan utrönts?
3) Har fartyget tidigare visat sig vara rankt eller varför antages fartyget hava kantrat??

Skeppsredare Dag-Sundén-Cullberg svarat:

Våren 1942 klassades Caje i Göteborg för Östersjöfart i enlighet med Fartygsinspektionens fordringar .Caje var byggd flatbottnad för kanalfart, saknade köl och hade varit avsett att framdrivas enbart med motor. Vid resan närmast före nu ifrågavarande resa hade Caje innehaft lika mycket last som nu var fallet. I juni 42 hade Caje gjort en resa Göteborg-Köpenhamn med 195 ton våtmassa, varav en del på däck. Det vore allenast till följd av gällande ransoneringsbestämmelser ifråga om drivmedel som Caje måst anlita segel. Enligt uppgift hade Caje vid avgången från Karlshamn även toppsegel satta.

Sundén-Cullberg ingav sedan följande brev:

Ref. till tidigare samtal beträffande Caje bedja vi få meddela att vi nu införskaffat uppgifterna angående vindstyrka och vindriktning vid Hanö för tiden 27-29.11.42, vilka vi härmed bedja få delgiva Eder:

27.11.42	kl 16	vind W	12 sek.ms
-"-	kl 20	WSW	17 sek.ms
28.11	kl 08	NW	17 sek.ms
-"-	kl 12	NW	19 sek.ms
-"-	kl 14	NW	14 sek.ms
-"-	kl 20	WNW	13 sek.ms
29.11	kl 02	WNW	5 sek.ms
29.11	kl 14	NO	12 sek.ms
-"-	kl 20	WNW	6 sek.ms

Uppgifterna äro inhämtade genom F:a Lundström & Nilsson i Karlshamns försorg och meddelade av lotsförmannen Rhenström vid Karlshamnslotsarna.
Vi hava i skrivande stund ännu icke erhållit något meddelande från Utlängan men skola vi återkomma så snart dessa uppgifter föreligga.

Simsonrederiets SkeppsmäkleriAB Erik Bengtsson Sthlm

CAJE 28.11.42

Simsonrederiets Skeppsmäkleri AB återkom samma dag med skrivelse angående vindriktning och vindstyrka vid Utklippan:

27.11.42	kl 08	W	11-12 sek.ms
-"-	kl 14	W	-"-
-"-	kl 17	W	14 sek.ms
-"-	kl 22	W	18 sek.ms
28.11.42	kl 04	W	14 sek.ms
-"-	kl 10	NW	14 sek.ms
-"-	kl 15.30	N	12 sek.ms
29.11	kl 08	N	6 sekms

Uppgifterna lämnade av fyrmästaren å Utklippan.

Skeppsredare Sundén-Cullbergs ingivit följande skrivelse:

Ang s/m Caje : Får härmed delgiva mitt och samtliga lotsars synpunkt angående s/m Cajes förlisning. Vid anskomst till Karlshamn hade besättningen fått genomgå en del strapatser på grund av att motorn krånglade genom att motorbrännoljan beckade samt även fårorsakat en spricka i cylinderlocket på den ena cylindern. Fartyget lastade med något däckslast och avseglade med alla segel och motorn till hjälp strax efter dagningen. Vinden var då jämn NW men övergick senare till kuling och storm. Som sjöhävningen vid Utklippan är den grövsta vi har här i Hanöbukten har vi svårt att komma från den synpunkten att motorn på Caje stoppat, och något segelfartyg var det inte med den konstruktionen och botten som hon hade. Har Caje fått vind och sjö tvärs är fara för att ett brott förskjutit däckslasten och samtidigt fått luckkarmen i lä under vatten och därmed tål ett underdäckslastat fartyg inte mera. Att söka på Karlskrona nattetid i storm är otänkbart emedan fyrarna där äro släckta, och lotsarna därstädes kunna inte gå ut nattetid utom vid särskilt goda väderleksförhållanden. Kollision med ett annat fartyg torde ifrågasättas, emedan trafiken kring Utklippan var avsevärd hela hösten. Vad minor och sprängbojar kunde inverka på förlisningen är omöjligt att giva ett utlåtande om. Oss veterligt har endast ensprängboj under hösten hittats av Aspölotsarna. Frångås kan likväl den teorin att fartyget vid försök att runda Utklippan vattenfyllts och sjunkit.

Karlshamns lotsplats 4.2.43
T.G.Renström
Lotsförman

Brev till RedAB Ranja från befh på m/t Divia 11.1.43

På begäran av red AB Ranja i Stockholm får jag härmed lämna mina iakttagelser i Karlshamn angående motorseglaren Caje. Då vi på morgonen den 27.11.42 med m/t Divina ankom till Karlshamn och

CAJE 28.11.42

förtöjde vid Oljefabrikens kaj, låg strax akter om oss motorseglaren Caje. Ombord på detta fartyg lastades foderkakor. Eftersom Divina, som jag tillhörde såsom styrman, ej genast fick påbörja lastningen, tog jag mig en promenad på kajen och kom härvid förbi Caje,där jag kom i samtal med befh och flera av besättningsmännen. Vid dessa samtal framgick det att besättningen ej var fulltalig på grund av att, då det i Karlshamn avmönstrat 3 man, endast 2 man kunnat anskaffas i dessas ställe. De nypåmönstrade voro ej vana vid segelfartyg, vilket ej heller bästeman var. Han sade nämligen att han egentligen var maskinist, men tagit detta arbete för att slippa bli inkallad till militärtjänstgöring. Befh förde på tal svårigheterna att föra ett sådant fartyg nu i oljebristens tider. För tillfället hade han endast några liter brännolja i tankarna. Eftersom fartyget saknade köl var det mycket svårt att , särskilt med lätta laster, framföra det med enbart segel.
Kl 11.30 f.m var lastningen till synes klar och strax därefter förhalade fartyget från den plats där det låg till andra sidan av västra hamnen,tydligen för att där göra sjöklart. Vinden var på morgonen 27.11 W 6 sekms c:a Under f.m lopp friskade vinden i och var tidvis ganska hård samt drog sig något sydvart. Under e.m ökade vinden ytterligare i styrka och var synnerligen ojämn samt tycktes ha gått över till NW. - På Divina tog jag hand om lastningen på e.m och var på däck till kl 02. Fastän vårt fartyg låg skyddat måste man ständigt passa förtöjningarna på grund av den hårda vinden. - Vid 17-tiden, då det redan var mörkt, observerade jag en 3-mastskonert på utgående ur hamnen. Jag förstod genast att det var Caje då jag såg det ljusgrå järnskrovet. Fartyget förde alla segel, t.o.m. toppsegel. Jag förundrade mig över att fartyget i denna hårda ojämna vindhade så mycket segel satta. Så länge jag hade henne i sikte såg jag inga anstalter vidtagas för bärgning av segel. Då jag sedan långt efteråt hörde att Caje befarades ha förlist fick jag genast den uppfattningen att hon av vindens tryck på seglen då hon kommit ut c:a 7-10 nautiska mil från Karlshamn krängt över, och på ett eller annat sätt fått vatten i rummet och gått runt. Denna min uppfattning bekräftades ytterligare då jag en tid senare läste i tidningen om ett fartyg som låg och drev i södra Östersjön med botten i vädret och härvid alla omständigheter tydde på att det var vraket av Caje.

Stockholm 11.1.43
Bertil Hedding
Styrman m/t Divina

========= =========== ==========

Skeppsredare Sundén-Cullberg ingav även DÖDSBEVIS för Gustaf Olof Selfrid Pettersson, Mölndalsvägen 11, Krokslätt, Örgryte, Gtbg län, gift, ilandfluten 4.2.43 vid Ölands södra udde och enligt dödsattesten avliden genom drunkning den 28.11.42 . Utfärdad 8.2.43 av Ie stadsläkaren i Kalmar

Albin Sjöberg

CAJE 18.11.42

Kalmar Läns Tidning 5.2.43

Likfynd vid Södra Udden på torsdagen.

Ett likfynd, sommöjligen kan sättas i samband med en fartygskatastrof i Kalmarsund har gjorts vid Ölands Södra Udde. Igår f.m upptäckte fyrvakt-aren Gustav Mattson vid ett skär utanför fyrplatsen liket av en c:a 1,80 cm lång, kraftig mansperson iklädd overall av märket Algot samt skinnväst. I fickan fanns en oljedränkt trasselsudd samt en läderpackning, vilket tyder på att den döde tillhört någon förolyckad fiskebåt eller motorseg-lare. För övrigt hade han endast ett armbandsur. Av kroppens utseende att döma kan det inte ha varit mera än c:a 2 månader sedan katastrofen inträff-e, I närheten av liket flöt ett livbälte med avskavda fästremmar. Den döde fördes igår till bårhuset vid Ås kyrka. Polisundersökning kommer idag att företas av landsfiskal Lindeberg. Möjligen kan den döde ha till-hört besättningen på ms Caje av Stockholm som är spårlöst försvunnen sedan hon avgick från Karlshamn till Pataholm den 27.11 i fjol.

KALMAR Läns tidning 6.2.43

Lifyndet på Öland härrörde från ms Caje.

Den döde var bästemannen Gustav Petterson. Föräldrarna, som är bosatta i

Kalmar, kände igen den döde på beskerivningen i tidningen. Landsfisdkal Lindeberg, som i går förrättade polisundersökningen, fick telefonförfrågan från P:s föräldrar i Kalmar om det möjligen kunde vara denne. Som kännetecken angavs dels ett enaljöga, dels vissa tatueringar. Vid undersökningen kunde lätt konstateras att denna beskrivning stämde in på den döde och till yttermera visso blev ham på e.m identifierad av sin svåger i Degerhamn. - Liket kommer idag att av en begravningsbyrå överföras till Kalmar där jordfästningen kommer att äga rum. Den så sorgligt bortgångne var 34 år och hade mönstrar på Caje i sept.42. Han var född i Kastlösa, Öland - alltså inte långt från den plats där han nu flutit iland. Som liten kom han med föräldrarna till Kalmar men var nu skriven i Göteborg där han efterlämnar maka och en 3-månaders dotter. Som närmast sörjande står , förutom maka och dotter, föräldrarna grovarbetare Olof Petterson ochhans maka, bosatta på Farbriksgatan i Kalmar, samt 10 syskon. Den döde var äldste sonen i familjen.

============ ========== ==============

I anslutning till sistintagna handlingar, anmärkte de sakkunniga att då liket antäffats vid Ölands Södra Udde, det inte vore sannolikt att det fartygssskrov som synts driva utanför Trelleborg, varit Caje.

HÄRPÅ HÖRDES ERIK BENGTSSON I SIMSONREDERIETS SKEPPSMÄKLERI AB

Han uppgav att Caje vid avgången haft en del av lasten upplagd på däck. Dock ej mera än som rymts på storluckan , och sannolikt hade denna däckslast täckts med presenningar som surrats fast vid luck-karmen. Lastrummet hade med all sannolikhet varit fullstuvat. Caje i Karlshamn erhållit licens på 2 fat olja. Denna hade dock ej varit av fullvärdig beskaffenhet. Under sept 42 hade Caje utfört en resa Stockholm- Köpenhamn med last av 192 ton fältspat. Enär denna resa tagit c:a 7 veckor hade fartyget då med sannolikhet framdrivits med segel.

Adovokat Morsing sade att i de farvatten Caje haft att passera, tidigare förekommit 4 fall av minsprängning. I anledning härav anmärkte Dag Sundén - Cullberg att om Caje blivit minsprängd med all sannolikhet vrakdelar skulle

CAJE 18.11.42

KK MEMORIAL 5.5.43

Orsak till olyckan kan inte med ledning av sjöförklaringens innehåll med någon större grad av säkerhet bedömas, men vill det synas som om fartyget till följd av överlastning och oåhämplig stuvning i förening med en ur segllingssynpunkt ovan besättning förlist under dåligt väder i Hanöbaukten den 27-18.11.42. Fartyget, som egentligen byggts för kanal- och insjöfart,var faltbottnat och utan köl, varför det dåligt lämpade sig såsom enbart segelfartyg utanför en öppen kust.Lägges därtill att Caje vid avgången från Karlshamn varit så djupt nedlastat att vattnet utombords,päki på grund av dengenom olämplig stuvning av lasten uppkomna slagsidan, trängt in på däck skall man fainna att fartyget inte kan ha varit i sjövärdigt skick. Enligt certepartiet hade Caje befraktats för att på anvisad plats " intaga last av c:a 170 ton bomullsfrökakor under däck samt att därefter utan uppehåll avsegla till Saltor." Befh inlastade styva 190 ton , varav en del stuvades ovan däck på luckorna. I detta sammanhang bör erinras om att fartygets såvarande befh blev av KK Fartygsinspektionsbyrå i slutet av dec 1938 åtalad för överlastning då Caje på resa Göteborg -Linköping intagit 198 ton last. Vid tillfället visade det sig att cajes fribord utgjorde 1 cm. Befh dömdes vid Göteborgs rådhusrätt den 20.2.39 till böter.
Vad däremot det utanför Trelleborg c:a 3 veckor efter Cajes avgång iakttagna drivande vraket beträffar, finnes ingenting mera än den grå färgfen färgen som talar för att vraket varit det färsvunna fartyget.Förutsätter man nämligen att Caje kantrat i slutet av november månad vore det en ren omöjlighet att fartyget, som var byggt av stål, med sådan last kunde hålla sig flytande med botten upp i över 3 veckors tid. Hade vraket däremot identifierats som varande Caje skulle jag istället vilja draga den slutsatsen att fartyget först en längre tid legat redlöst och drivit och senare minsprängts.Under alla omständigheter kan man dock inte frånse en dylik olycka, förorsakad av rådande krigsförhållanden.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 265 1/3-del krig.

Förutom sjöförklaringsprotokollet finns i mappen endast följande brev, troligen från Advokat Henriques,SKN, till kapten Bergström, KK.

MS CAJES TOTALFÖRLUST

I rubricerade ärende tillåter jag mig närsluta, förutom Cajes sjöförklaring jämväl avskrift av försäkrings AB Oceans brev till sitt avdelningskontor i Stockholm av den 3 ds ävensom Oceans brev till Nämnden av den 16 April. Fråga har uppkommit ,huruvida Nämnden anser sig böra lämna ersättning på grund av fartygets uteblivande till åtmonstone någon procentsats. För min

CAJE 28.11.42

personliga del känner jag mig tämligen övertygad om att fartyget gått under på grund av vanlig civil sjöolycka eller kasnke på grund av en ovanlig sådan, då det ju gudskelov är ganska sällsynt att ett fartyg utanvidare stjälper. Å andra sidan kan man naturligtvis icke bestrida möjligheten av att fartyget kunnat gå på en mina, då det ju onekligen finns ganska gott om minor i de farvatten fartyget haft att passera. Det vore önskvärt om du ville bereda ärendet så att du kan föredraga saken vid nästa sammanträde i Nämnden ~~med några~~ någon gång i början av maj månad. Din tillgivne

?
(Noterat på pärmen: Jfr varuhaveri 61/42))

SKN 30.6.43 till Mälaren utbetalat 25.000:- kr = 1/3-del av totalförlust-ersättningen. Slutreglerad 25.2.44

LASTEN SKNVII 356

Last av 4080 säckar okrossade bomullsfrökakor om 190176 kg
Assurerad för 114.105:60 i Ocean & Öresund.
Svenska Spannmåls AB Assurerat bomullsfrökakor i Ocean för 57053:- kr
Foderintressenternas Förening assurerat foderkaksmjöl för 57052:- kr i Öresund.
1/3-del krig , 2/3-delar civil.
SKN utbetalat 19017:60 till båda bolagen den 18.5.43 = totalt 38035:20

OCEAN i internt brev till Haveriavdelningen 3.4.43

Starka skäl tala för att krigsolycka vållat försvinnandet. Under de senaste månaderna ha flera minsprängningar inträffat i farvatten som tidigare ansetts minfria. Vi erinra i sammanhanget om ångaren Uranias minsprängning utanför Råå den 23.11.42, ms Astas minsprängning utanför Kopparverkshamnen i Hälsingborg den 20.1.43 och Holländska MS Cosmopolites minsprängning utanför Trelleborg 29.1.43 . Att rederiet vid sjöförklaringen såsom troligt orsak till försvinnandet gjort gällande att fartyget kantrat under stormen den 28.11.42 , får enligt Öresunds och vår uppfattning icke tillmätas avgörande betydelse. Möjligheten till att kantring inträffat torde även få bedömas från den synpunkten att Cajes byggnadssätt garanterar en god stabilitet , som i detta fall motverkar andra i sjöförklaringsprotokollet berörda förhållanden. Vi bedja få poängtera att inga som helst bevis föreligga för uppfattningen att sjöolycka förorsakat haveriet. Det utanför Trelleborg c:a 3 veckor efter Cajes avgång från Karlshamn iakttagna vraket har ej kunnat identifieras. Om det emellertid varit vraket efter ~~Cajxxx~~ Caje så kan ändock en minsprängning ha vållat kantringen. En akustisk eller magnetisk mina exploderar ofta på förhåll-

CAJE 28.11.42

andevis stort avstånd från fartyget, varigenom både läckspringning och kantring kan vållas ett segelfartyg som Caje. Det förefaller emellertid otänkbart att ett kantrat järnskrov skulle kunna flyta ännu c:a 3 veckor efter olyckan med sådan last som Caje hade.

Egna noteringar

DET MYSTISKA VRAKET I HANÖBUKTEN

I Karlshamns Allehanda omnämndes Cajes försvinnande först den 15.12 42 under rubrikne:" Efterforskningar med marinflyg och radioefterlysningar utan resultat." Spaningar igångsattes då Caje efter 2 dygn ännu inte anlänt till Saltor. - I dagningen torsdag 17.12.42 i tjocka och grov sjö siktades från fiskebåten en fiskebåt förd av Trelleborgsfiskaren Ernst Svensson ("Männen utan minne", enligt Trelleborgstidningen) 17 sjömil i bäring 170° från Trelleborg och nära färjeleden Trelleborg-Sassnitz vraket av ett järnfartyg, av olika tecken att döma en rysk ubåt som drev med botten upp, välvande sig i sjöhävningen. Vraket låg c:a 1′ över ytan och försvann tidvis helt när sjöarna bröt över det. Fiskarna kunde se att det var gråmålat och dessutom iakttogs ett mönjebälte på några av plåtarna. Det var omöjligt att gå nära vraket då man inte visste vilket utsträckning det hade under ytan och därför var det omöjligt att bedöma vrakets längd. Det fanns ingen olja kring vraket men några sjömil därifrån var ett stort område oljetäckt. Fiskebåten hade ingen radiosändar och kunde inte rapportera iakttagelsen till land. Då upptäckten dessutom skedde långt utanför svenskt vatten hade under alla omständigheter ingen bärgning kunnat ske. Hård ostlig vind och stark ström som satte västvart måste ha fört vraket nedåt Gedser såvida det inte sjönk långt tidigare. Vrakets drift omöjlig att beräkna då hastigheten i mycket avgörs av hur stor del av fartyget som ligger under ytan. Fiskebåten kom i hamn först fredag 18.12 och marinen varskoddes men det bedömdes då som meningslöst att beordra ut flyg ocg fartyg för att söka. Caje hade den 17.12.42 varit saknad i 3 veckor och med rådande vind-och strömförhållanden kan det siktade vraket ha varit Caje. Att det inte upptäckts tidigare får tillskrivas dåligt väder och dålig sikt vid denna tid i södra Östersjön..

Historik

3-mastad motorskonert på 136 brton byggd 1909 i Groningen, Holland av stål. (Ex Uno, Hillechiena) L.30m B 5,8 Tillhörigt red AB Ranja (Dag Sundén-Cullberg) i Stockholm. Inköpt januari 1942 för 105.000 kr från kapten Karl Edvard Johnsson och medredare i Järna som Uno. 185 dw 100 hkr motor.

INGOLF 2.12 42

ELDARSKANSEN FÖRSTÖRD VID KOLLISION MED MÖTANDE TYSK UBÅT I DANZIG.

Rapport.

Avgick Danzig ons 2.12.42 destinerad till Malmö.Rumslast 1382 ton kol Djupg F 15′6″ - A 17′6″ 17 ombv.
Påseglats kl 16.50 2.12 av en ubåt i Hafenkanal,Danzig-Neufahrwasser.Vind SW 4,siktbart. Befh & lots på bryggan. Utkik på backen. Inredningen i skans och mäss under backen om BB förstörd. 4 plåtar & 6 spant ovan däck under backen skadats. Kollisionsorsak:felmanöver av ubåten.

Journalutdrag.

Ons 2.12 börjat manövrer ut från kajen vid Alldag,Danzig,med lots ombord men på grund av hård ström och vind kom fartyget först ut därifrån vid 15.30-tiden.Därefter svängt runt och styrde sedan under lotsens kommando ut ur hamnen med varierande fart. Strax före passerandet av fästningen (Weichselmündes gamla fästning) slogs sakta fart i maskin och lotsen blåste varningssignal i ångvisslan för att passera den skarpa kröken vid Neufahrwasser. Fartyget hölls på farledens STB-sida så nära som det var möjligt att komma,men strax efter passerandet av kröken siktades en svag topplanterna och en svag STB-lanterna och samtidigt konturerna av en ubåt framför en mötande bogserbåt med en ångare på släp om BB på ingående. Ubåten var endast c:a 40 meter för om Ingolf och c:a 3 streck om BB styrande rakt på Ingolfs stäv. Ingolf höll sakta fart och befann sig så långt STB över hon kunde komma i farleden. Lotsen kommenderade genast full back i maskin,backsignal blåstes i ångvisslan två gånger och samtidigt fälldes BB ankare men avståndet var för kort och ubåten rammade kl 16.50 med god fart Ingolf som träffades i bogen där ubåten körde stäven genom bordläggningen in i eldarskansen där så gott som allting förstördes,ävensom den intilliggande mässen. Efter att ha fått stopp på fartyget undersöktes skadorna och styrdes sedan in till kajen strax nedanför Anker i Neufahrwasser där fartyget förtöjdes kl 17.15. Ingolf fått ett stort hål i bogen ovanför däcket mellan ankarklyset och backens akterkant. Ubåtenhade tydligen gått mellan kajen och den mötande ångarens STB-sida utan at ge någon varningssignal.

Danzig 4.12 42
K.A.Dahlberg
Befh

Maskindagboken

Ons 2.12 SF 16.14 / HF 16.18 / FF 16.20 / SF 16.22 / HF 16.26/SF 16.44
FB 16.49 / stopp 16.50 / SF 16.54 / stopp 17.00 / SF 17.03 /
FB 17.04 / stopp 17.05 / HB 17.07 /stopp 17.07 Väl 17.10

INGOLF 2.12 42

Crew List

Befh Karl Alfred Dahlberg, Kivik, 19.11.82 (Sedan 1936)
1e styrman Daniel Dahlberg, Kivik, 9.9.89
2e styrman Oskar Daniel Hjelm, Kivik, 7.5.91 (2.6.40)
Övermaskinist Arvid Nilsson, Vitaby, 11.6.93
2e maskinist John Ingemansson, Asarum, 5.10.82
Stuert Karl Thomasson, Kivik, 14.3.99
Kock Bror Lundberg, Sölvesborg, 30.9.08
Matros Johan Sandell, Estland, 6.7.10
Matros Sven Johan Andersson, Trelleborg, 15.4.12
Lättmatros Karl Forsberg, Ringamåla, 17.7.07
Lättmatros Per Roström, Ytterlännäs, 11.5.11
Jungman Yngve Andersson, Sölvestad, 3.6.23
Jungman Erland Lindberg,Alingsås, 21.10.25
Smörjare Olof Svensson, Askim, 26.12 11
Eldare Sigvard Sjöberg, Halmstad, 17.1.03
Eldare Ernst Åhman ,Hälsingborg, 21.2.12
Eldare Rune Berglund, Göteborg, 19.4.20

Sjöförklaring om konsulatet i Danzig 8.12 42 kl 10

Konsul K.Lundberg.

Befh Dahlberg: Ubåten dök plötsligt upp framför den mötande bogserbåten på 40-50 meters avstånd c:a 3 streck på BB bog. Ingolf hade då nått fram till platsen ungefär mittför Anker Lager AG. Ingen signal hördes från ubåten som höllkurs rakt på Ingolfs stäv. Lotsen beordrade full back, blåste backsignal i 2 repriser och gav order om att låta BB ankare gå. Efter kollisionen ropade ubåtenbefälhavaren upp till lotsen på bryggan att ubåten ämnade fortsätta till sin förtöjningsplats.Därifrån skulle han sända folk för attbesiktiga Ingolfs skador.Ibgolfs befh anmält kollisionen till assuransombudet. Den 3.12 besiktigades skadorna av en Tysk marinkommission samt försäkringsombudet. Kommissionen förklarade sig beredd att låta reparera skadorna och Ingolf gick 4.12 till varvet Schichau. Ubåtenhade inte hållit sig på sin sida av farleden och inte givit någon varningssignal. Vädret var fult siktbart. Ongolfs lanternor lyst klart. Ubåtens lanternor varit avbländade.Ubåten inte fått några skador. Ingolfs fart vid kollisionen var c:a en knop.

2e styrman Hjelm: Beordrats till backen förat hålla utkik vid passagen genom hamnen.Såg ubåtens svagt lysandetopplanterna och en grön sidolanterna dyka upp framför den mötande bogserbåten c:a 100 meter från Ingolf. Varskodde genast bryggan att ubåten var nära intill Ingolf och fick order att fälla BB ankare vilket skedde. Kort därpå rände ubåten

INGOLF 2.12 42

in i Ingolfs BB bog.

Matros Andersson: Stod till rors. Bedömde avståndet till ubåten när han såg dess gröna sidolanterna till 30 meter ungefär.

KK Memorial 31.12 42

Ubåten, vilken förefallet ha med god fart gått förbi det ingående bogsersläpet utan lystringssignal vid passerandet,torde ensam bära skulden till kollisionen.

Ex officio
Bo Bergström

Ej krig

Inga uppgifter om Ingolf på SKN.

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1084 brton byggd 1872 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av järn. (Ex Casablanca,Louise) L. 70,4 B 9,2 Tillhörig red AB Ingolf (Kurt Dahlberg) i Kivik. Svenska handelsflottans äldsta lastångare 1942, i åldershänseende närmast följd av ss Rex av Ystad på 1020 brton Byggd 1877 i Norrköping och ss Ingvar av Stockholm på 1071 brton byggd 1879 i Sunderland. Ingolf var enkeldäckad med back, 2 förluckor med mast emellan, raised quarterdeck från bryggans förkant, lucka 3 med en bompåle mellan brygg- & båtdäckshusen, en akterlucka med mast, poophus och häckakter. 550 ihkr compoundångmaskin från B & W. -Det var 1918 som Louise inköptes från Danmark av Afrikanska Ångf AB (Gust.E.Sandström) i Göteborg.Hon gick sedan som Casablanca i många år i reguljär fart mellan Tamatave,Mauritius och Reunion . I febr 1935 såldes hon till Fiskeri AB Ingolf i Göteborg och användes den sommarensom moderfartyg vid en fiskeexpedition från Öckerö till Isländska fiskevatten. Fiskeri AB ombildades sedan till red AB Ingolf och övertog ss Ingolf i juni 1936 med Kivik som hemort. Under kriget gick Ingolf i Östersjöfart på tyska hamnar utanatt möta någon rysk ubåt och insattes 1946 i koltraden på Polska hamnar. På ingående till Åhus med last av 1286 ton kol från Gdynia, befh C.Dahlberg, fick Ingolf fre 6.1.51 på morgonen grundkänning i inseglingsrännan och tog sig svårt läck in till kaj där brandkåren satte in motorpump och dykare tillkallades för tätning.Efter lossning reparerades hon vid Sölvesborgs varv och låg 18.1 åter och lastade i Gdynia Den resan blev dock den sista under svensk flagg. I febr 51 såldes den nu 80-åriga ångaren till British Iron & Steel Corp ltd i London för 9750 pund = 141.375 kr. i och för nedskrotning. Hon gick för egen maskin över till nedskrotningsvarvet.

MARY 3.12.42

FÖRSKEPPET KROSSAT I KOLLISION MED HAPAG:s ss BOCHUM VID VAKTFARTYG 24.

Rapport

Avgick Bremen fre 27.11.42 destinerad till Kalmar för order. Rumslast av 1494 ton koks. c:a 190 ton bunkers. På däck 335 ton koks till 2 meters höjd vid lucka I. 4,3 meters höjd vid lucka 2, 1,7 ms höjd vid lucka 3 och 3,3 ms höjd vid lucka 4. (Höjd i for resp. 6', 13', 5' och 10' förifrån räknat 18 ombv. Däckslasten säkrad i koksbingar.

Tors 3.12 kl 18.27 på lat N 54 43,5' - O. 12 40' i minspeptaleden SO Möen kolliderat
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
med ett okänt tyskt fartyg :FÅTT SVÅRA BOGSKADOR OCH BÅDA ANKARNA Krossade
Vind S 2, måttlig sydlig sjö, klar sikt. 1e styrmans vakt, utkik på backen
Orsak: felbedömning av avståndet på grund av för mycket avbländade lanternor. Det andra fartyget var barlastat, på omkring 7000 ton, och gick på W kurs med c:a 10 knop. Fartyget gav en lång signal. Mary gav 2 gånger BB-signal, därefter backsignal. Fråm det första iakttagandet till kollisionen gick 5 tidsminuter.

Journalutdrag

Fre 27.11 kl 07.05 avgått Bremen med lots ombord. Kl 08 lämnat slussen,
Tors 3.12 Kl 08.20 passerat Fehmarn Bälts fyskepp, logg = 28'. Fått minlots ombord 14.30. Lämnat lotsen kl 16 obh fortsatt efter tyska marinens kurs anvisningar. Då Mary befann sig i den minspepta leden styrande NOtO½O nära vaktfartyg nr 24, där kursen skulle ändras till NtO¼O ,siktades ett fartyg styrande W kurs. Kl 18.24 var vaktfartyg nr 24 tvärs BB och gavs då order om kursändring med beräkning att gå för om det mötande fartyget Då det stod klart att avståndet till det andra fartyget felbedömts på grund av dess avbländade lanternor, var det för sent att gira STB för att gå akter om detsamma. Rodret hårt BB och BB-signal gavs och då den inte besvarades upprepades signalen och besvarades då med en lång signal. Omedelbart slogs full fart back i maskin och backsignal gavs i ångvissla Strax därefter träffades Mary å STB bog av det andra fartygets BB bog och sida varvid fören helt hoptrycktes och hela backen med skansarna och båda ankarna totalförstördes. En stor läcka uppstod för om kollisionsskottet och förpiken vattenfylldes. Fartygen skildes snabbt åt och maskin stoppades. Mary fick BB slagsida och gick ner med fören varför besättningen beordrades till livbåtarna. Det andra fartyget syntes i SW riktning utväxlande morsesignaler med vaktfartyget. Vi morsesignalerade och gav namnet tillfogande " fartyget svårt skadat och läck." Vad det andra fartyget svarade kunde vi ej uppfatta. Skadorna undersöktes och möjligheten utröntes att med sakta fart nå Trelleborg. På nytt försöktes att komma i morsekontakt med det andra fartyget. Kl 190.5 slogs skata fr

MARY 3.12 42

Kl 19.05 slogs sakta fram och kursen sattes mot Trelleborg. För att lätta förskeppet kastades c:a 30 ton av däckslasten överbord och tank 4 fylldes. Vind syd 2, med måttlig sydlig sjö.Mycket mörkt men klar luft.
Fre 4.12 kl 02.30 anlänt till Trelleborgs redd ocb fått lots ombord 03 Det beslöts att invänta dagsljus för att gå in i hamnen. Kl 08.25 under lots ledning och assisterad av bogserbåt gått in till anvisad plats och förtöjt 09.25. Rederi och assurans (Mälaren) underrättats. Magistratsbesiktning kallats. Vid magistratsbesiktning beordrades lossning av hela lasten i Trelleborg.

Trelleborg 5.12 42
G.Olsson
Befh

Maskindagboken

Tors 3.12 SF 15.50, Stopp & full back 18.25, stopp 18.30, SF 19.05,HF HF 19.20 Dynamon igång i 14 timmar.

Crew List

Befh Göran Peter Anton Olsson, Kustgatan 74,Råå, 11.11.95
1e styrman Elof Jonsson, Önnestad, 18.8.01 (2.2.40)
2e styrman M.Johansson, 9.11.84
Chief Ernfrid Månsson, Hälsingborg, 1.2.93 (Aug 40)
2e maskinist B.Andersson, 12.9.90
Stuert J.Jönsson, 10.9.96
Kock S.Ewerstedt, 30.3.97
Matros Rudolf Andersson, Morlanda, 8.5.93 (2 år ombord8
Matros R.Lindahl, 9.3.11
Matros G.Karlsson, 24.8.17
Lättmatros S.Sjöholm, 15.12.20
Jungman E.Svensson, 28.5.19
Jungman K.Löndahl, 29.3.23
Smörjare F.Olsson, 31.1.96
Eldare B.Johansson, 21.5.20
Eldare B.Laurin, 13.5.09
Eldare J.Berg, 24.8.17
Lämpare A.Nilsson, 31.7.19

Sjöförklaring i Landskrona 17.12 42 kl 12

Kaskoassuradör Mälaren, Stockholm.
Lastägare: G & L.Beijer AB,Sthlm.Lastemottagare:Appelqvist Kolimport, Sthlm
Lasten assurerad i Svenska Veritas,Stockholm.
Kaskoass. i SKN som underrättats.
Sakkunniga: Sjökapten G.F.Persson & lotsförman B.A.Romare

Forts

MARY 3.12 42

Skeppsredare J.Leonard inställt sig personligen.

Befh Olsson: Vid kollisionen just kommit upp på däck.

1e styrman Jonsson: Då Mary sista gången passerat ifrågavarande farled hade där legat en lysboj. Denna var nu ersatt av ett vaktfartyg. Farvattnet var trångt med endast 150 meter mellan minutläggningarna.Mary fört avskärmade lanternor. Det mötande fartygets avbländade lanternor lyst så svagt då han först siktade dem att han fått den uppfattningen att de befunnit sig 5 till 6 distansminuter från Mary medan det i själva verket varit högst 2 dis distansminuter. Det mötande tyska fartyget haft högre fart än Mary. Först då kursändringen verkställts hade han förstått hur nära fartygen var varandra. Som det då var för sent för en ny kursförändring kommenderade han då hårt BB roder och gav BB-signal.Han räknade med att det mötande fartyget då skulle gira STB men det styrde med full fart utan att gira rätt empt Mary varvid han slog full back i maskin. Sedan kom kraschen.

Chiefen Månsson: Haft vakten i maskin.

Matros Andersson: Utkik på backen.Sett det andra fartyget på 1½'avstånd och kollisionen inträffade 5 minuter senare.

Jungman Löndahl: Stod till rors. Fåttorder att hålla vaktfartyget om BB. Då de kommit tvärt vaktfartyget hade han beordrats gå i mera nordlig riktning och alltså girat BB. Strax före kollisionen sett något litet ljus från det mötande fartygets avbländade lanternor.

KK Memorial 31.12 42

Mary borde ha saktat ner farten och gått akter om det okända tyska fartyget De avskärmade lanternorna ha dock i viss mån bidragit till olyckan genom försvårande av avståndsbedömningen.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 247 Mary avförts 15.11.45 EJ krig.

Brev från Mälaren,Arsenalsgatan 8c,Sthlm, till SKN 10.12.42

Härmed bedja vi få översända ett från rederiet erhållet utdrag ur skeppsdagboken förd å ångf Mary,varav framgår, att kollisionen med tyska ss Bochum den 3.12. uppkommit genom felbedömning av avståndet till det tyska fartyget på grund av att dess lanternor vori avskärmade. Från Kiel ha vi erhållit upplysningar att det tyska fartyget var HAPAG:s ångare "Bochum" som var på resa Gotenhafen- Norge med kol. Mary har efter provisorisk reparation fått sjövärdighetsintyg att avgå till Göteborg och väntas anlända imorgon eller söndag. Vi ha anmodat ingeniör C.Holmström att tillvaratega våra intressen i denna sak. Ångf Mary har fått Bränslekommissionens tillstånd att

MARY 3.12 42

slutlossa sin last i Trelleborg och väntas fartyget kunna avgå från Trelleborg på lördag eller söndag till Landskrona för besiktning och reparation. För den händelse ni anse att kollisionen är att hänföra till krigsrisk,så att ni själva önska sköta denna sak,bedja vi Eder omgående meddela oss. Vi vilja icke underlåta meddela, att vi till herrar Sartori & Berger uppgivit ,att xxvi äro villiga avlämna eb personlig garanti å RM 60.000:- mot att Bochums assuradörer lämna motgaranti till ettbelopp som kommer att fastställas efterdet besiktning av ångf Mary ägt rum.

((Att Mary är på väg till Göteborg, som sägs i brevets början, stämmer illa med att hon några rader längre ner skall gå till Landskrona för reparation, varför det först omnämnadet ev. avser Bochum ?))

SKN svarat Mälaren 10.12 42

..Få vi meddela att vi i sakens nuvarande läge icke kunna finna att kollisionem ifråga bör betraktas som krigsrisk. Vi anse därför lämpligt att ni fo rtfarande omhänderhava skötseln av haveriet ifråga och vilja på förhand meddela xxxxxxx att i den mån det sedermers akulle visa sig att vi såsom krigsassuradörer bliva ersättningsskyldiga helt eller delvis för de uppkomna kostnaderna, vi godkänna de åtgärder ni komma att vidtaga vid skötseln av haveriet.

(Avfört på SKN 15.11 45)

Mälarens arkiv kastat 1962

Mälarens dossier om Mary-Bochum kastades 1962 då Mälarens arkiv förstördes sen bolaget gått i likvidation.

Mary till Landskrona för reparation Eget

Sön 13.12 kl 06.30 avgick Mary för egen maskin utlossad till Öresundsvarvet i Landskrona. En del av manskapet, som efter ankomsten till Trelleborg måste inkvarteras på hotell Tre Lejo n, hade avmönstrats i Trelleborg och under reparationstiden fanns bara en del av befälet ombord. Lasten såldes delvis i Trelleborg, resten fördes vidare med järnväg till mottagaren. Vid kollisonen befann sig 2 man i skansen men undgick att bli fastklämda och kunde oskadade hjälpas fram ur spillrorna. BB ankaret slitits bort, STB ankare brutits i tre delar. Kapten Peter Olsson, Råå,förde Mary till 1948, var sedan befh på ss Wandia och 1953-57 på ss Ligur.Han avled 3.3.58,62 år gammal.

BOCHUM

HAPAG:s ss Bochum på 6120 brton byggd 1922 vid Wulcanwerft i Hamburg L 137, B 17, överlevde kriget och togs av Sovjet som krigsbyte och fick namnet " General Chernichowski."

MARY 3.12.42

Historik

Lastångare på 1623 brton byggd 1884 vid H.S.Edwards & Son i Newcastle av järn .(Ex Vikvall, Ester,Kotka) L. 78 B.11 Tillhörig red AB Saknsholmen (Dir.Axel Hansson) i Västervik.Inköpt febr 1936 som Vikvall från Red AB Wallde i Oskarshamn.Skulle våren 1939 ha sålts till Danzig med exportlicens blev inte beviljad. Inköpt till Sverige från england som Kotka aug 1922 av red AB Estrid i Norrköping och fick namnet Ester. 2200 dw. 560 ihkr. Welldäckad 14.3.37 i Norrköping föll 58-årige 2e maskinisten Ivar Ingemansson,Gtbg, ner mellan fartyget och kajen och drunknade. - 12.9.37 kom Mary med slagsida och uttryckta brädgångar in till Stockholm sedan propslasten förskjutit sig i hårt väder på resa Brahestad - hull. -15.11.41 i Kielbukten på resa Nordenham-Gävle kolliderade Mary med ss Helene Russ av Hamburg som gående på parallellkurs plötsligt girade BB och törnade mot Marys STB bog - 2.3.41 fick Mary smärre bombskador och hade 1942 flera mindre haverier. 23.7.42 på resa Luleå-Rotterdam med järnmalm då Mary i konvoj rundade Klotets lysboj slog hon ihop bredsidan med ss Wilhelm Colding av Köpenhamn som girade samtidigt på parallellkurs. 30.7.42 i Industriehafen i Bremen då Mary skulle avgå till Åhus med last av kalisalt fick hon STB livbåt krossad då ss Ivan Kondrup av Köpenhamn törnade mot henne. I juni 1943 såldes Mary till Torsten Carlbom i Stockholm för 600.000 kr och fick namnet Utklippan II. ~~Hmmxförlistexdenx30x12x49x~~ Den17.5.45 avgick Utklippan II från Göteborg med 1900 ton livsmedel till Rotterdam för Röda Korsets räkning och den 25.6.45 kom hon till Malmö med den första kollasten till svensk hamn efter kriget.

Förlist vid Kiels fyrskepp efter vrakkollision .

Utklippan II förliste natten till nyårsafton 1949 i Kielbukten på resa Gdynia-Bayonne med rumlslast av kol ,befh Bror Wiström,Sthlm. I mörker, regntjocka och uppblåsande storm rände hon stävrätt in i vraket av HAPAG:s turbinångare Hanau på 5900 brton som låg kantart och sjunket på lat N 54 31′21″ - Long O. 10 31′55″ c:a 3 distansminuter från Kiels fyrskepp med minsta djup över vraket 5 meter. Med hela förbotten uppriven blev Utklippan stående hårt på .SOS utsändes, livbåtarna klargjordes och pumparna startades Kl 01.30 (kollisionen inträffade kl 23.25 den 30.12) kom Kiels livräddningsbåt till platsen men fartyget övergavs först kl 12 den 31.12 sedan även maskinrummet vattenfyllts och fördäckswinscharna låg under vatten. De 22 ombv infördes till Holtenau. På kvällen 31.12 sjönk Utklippan II i svår sjöhävning med akterskeppet på 30 meters djup och förskeppet hängande i Hanaus vrak med stäven och förmasten synliga över ytan. Det framkom vid sjöförhöret i Hamburg 4.1.50 att 3e styrman varit obehörig och hade företagit en kursändring åtskilliga distansminuter för tidigt.Rätten fann

MARY 3.12 42

det oansvarigt av befh attlämna bryggan i händerna på en obehörig styrman mitt i natten i en farlig led. Befh försvarade sig med att han inte sovit en blund sedan avgångenfrån Gdynia. 9 man från Utklippan II kom till Malmö 1.1.50 med Annie Johnson. De övriga måst stanna i Hamburg för sjöförklaringens skull.

"Till läkare!! Aldrig! "

17.8.43 då Utklippan II låg i Hamburg råkade befh Carl Albert Walker vid inspektionsrond på poopen kl 20 snava på en wire och falla baklänges mot ett luftrör varvid flera revben trycktes in i högra lungan. Trots fruktansvärda smärtor låg Walker hela natten i sin koj och fördes först på f.m. den 18.8 av tillkallad läkare till sjukhus där han avled en timme senare.

Krigshaverier

Se Mary 2.3.41 bombad /15.8.42 satt på grund vid Kiel efter kollision.

(SE ÄVEN UTKLIPPAN II 29.4.44)

SVANGEN 7.12.42 2/3-del krig

SJÖMÄRKEN BORTA I NEUTRALITETSLEDEN- GRUNDSTÖTT VID SLADÖ ASK MED MALMLAST.

Rapport

Avgick Köping kl 23 fre 4.12.42 destinerad till Danzig. 1410 ton järnmalm
Djupg F 14'1"- A 16'0,5" 16 ombv
Grundstött med 5-6 knop kl 11.33 mån 7.12 på 3-metersklacken syd Sladö Ask lat N 57 46'9"- long O. 16 48'2" . Vind W 2, god sikt. 2e styrmans vakt, befh på bryggan,utkik på bryggan.Fartyget kom flott 15.12 kl 10.45 med ass av Herakles sedan c:a 500 ton malm lossats. Orsak: 1) Lotsarnas försummelse att tillse att utprickningen var iordning.Kvastpricken W Finnkarten var borta och slätpricken vid 3-metersgrundet låg nerisad längs vattnet.
2) att fartyget inte kom BB och hårt BB omedelbart då order därom givits.
Sjökort: KSV nr 64 rättat till sept 42. Oskarshamn 19.12 42

Harald Nilsson
Befh

Journal

Fre 4.12 42 kl 23 avgått Köping u. lots ledning. Vid avgången haft hjälp av ss Mälarem som brutit upp isen i hamnen och svängt runt fartyget. Fortsatt efter isbrytande ss Warjo och Mälaren.

Lör 5.12 gått i isfritt vatten under lots ledning. Kl 12.25 förtöjt i Söder täljde sluss.Kl 12.40 gått ur slussen.Kl 18.30 ankrat utanför Sävsundet.

Sön 6.12 Fått lots ombord kl 07.Väntat med attlyfta på grund av snöfall och disig luft. Lyft 07.20 och fortsatt resan under lots ledning. Kl 12 ankrat vid Arkö i väntan på lots. Fått lotsen ombord kl 14,lyft och fort satt. Kl 16.15 ankrat vid Kättilö i väntanpå dagsljus och lots.

Mån 7.12 06.50 fått lots. 07.15 lyft och fortsatt. 10.45 lämnat lotsen vid Stedsholmen.Innan lotsen lämnade blevbefh tillfrågad av lotsen om vi behövde lots längre,då han antog att ingen lots fanns hemma.Befh svarade: "Då gå vi själva!",vartill lotsen genmälde att " det äringen konst, alla prickar är ute" varpå resan fortsattes i inomskärsleden.Vid passerandet av Sladö Asks fyrtorn slogs sakta fart och fartyget gick in i en STB-gir för att klara revet från Finnkarten.Fartyget stöttades upp vid SWtS. Tots noggrann utkik av befh och 2e styrman,veilken hade vakten på bryggan, kunde varken kvastpricken utanför Finnkarten eller slätprickarna mitt emot på 3 och 3,7-metersgrunden upptäckas. Då Vålbådans slätprick syntes något om BB - c:a S 22 W - gav befh order att kommaBB,och då fartyget ej syntes komma BB gav befh ytterligare order "Kom BB " och "Hårt BB" med full fart för att fartyget skulle komma fortare BB. Befh gick då över till midskepps och såg då att rodervisaren visade att rodret låg endast några grader till BB. Befh beordrade ytterligare "Kom BB" varvid 2e styrman tog tag i ratten och fick den hårt över.Då fartyget börjat komma BB ett streck till SSWtW, observeverades slätpricken vid 3-metersgrundet NtW Finnkarten liggande nerisad längs med vattnet på BB bog. Omedelbart därefter

SVANGEN 7.12.42

törnade fartyget på grund och trots full fart back stod fartyget fast mitt på grundet och förrummet och tank I vattenfylldes.Lodningar runt om fartyget visat 12′djup midskepps STB och 15′om BB, 30′förut och 28′A. Smul sjö, W vind. Kl 13 passerades Svangen av Finska Ångf.AB:s ss Leo som anropades med begäran att sända telegram till redreiet om Svangens grundstötning och position.Svar erhölls att de skulle underrätta And Smith i Stockholm .(Red AB Ferlef,Strandvägen 5B.)

Tis 8.12 kl 12 anlände Poseidon och ankrade på Svangens BB låring.C:a en timme senare kom en båt från Poseidon,kapten kom ombord och styrman med manskap från Poseidon företog lodning runt fartyget.Undertecknat bärgningskontrakt.Mera arbete blev ej utfört av bärgarna den dagen.

Ons 9.12 på morgonen kom båt med dykare från Poseidon och dykaren undersökte fartyget från akter om midskepps till för om midskepps på BB sida Längre för och akter kunde dykaren på grund av djupet inte undersöka botten utan ställning. Kl 16 hyvade Poseidon upp sitt ankare för att gå lite längre in från farleden.På f.m frisk NW vind,på e.m sydlig vind med NO dyning som avtagit mot kvällen. Ny kvastprick asttes ut av lotsarna W Finnkarten mellan kl 16 och 20.

Tors 10.12 Poseidon har avgått från sin ankarplats,styrande sydvart i dagningen. Sydlig vind, smult vatten, mulen luft.

Fre 11.12 SSW vind, smult vatten. Ny kvastprick satts ut NNO Finnkarten.

Lör 12.12 Vind SW, smult vatten.

Sön 13.12 12.50 kom Herakles och ankrade upp vid Svangen.Efter lodning gick Herakles upp och förtöjde längs BB-sidan och började föra över pumpslangar för länsning av eld-& maskinrum, och förrummet. Kl 21.30 läns i maskinrummet.Kl 22 läns i pannrummet.Kl 23 stuckit fyr under stora pannan. Vid midnatt vattnet i förrummet nerlänsat till 7′. Ånga kopplats över från Herakles.Ångdriven länspump ombordsatt på akterdäck.

Mån 14.12 Besättningen luckat av lucka 2 och sedan tippat last i sjön kl 09.30-10.30 från lucka 2. Ångdriven länspump ombordsatts på fördäck. Luckat av lucka 1 & 3.Besättningen lossat från lucka 2 kl 12.30-13.30. Sedan fått ombord ett styvaregäng, 33 man,som börjat lossa i sjön från luckorna 1,2 och 3. Besättningen kört winscharna. Kl 20 ånga i stora pannan för länsning och lossning.Ytterligare en ångdriven länspump ombordsatts på akterdäck. Kl 24 var akterrummet läns.

Tis 15.12 Kl 08 förrummet läns. Efter kl 06 ökande NO dyning så att fartyget börjar hugga på grundet. Herakles kl 09 gått från sidan efter att först ha försökt ta Svangen flott genom backning.Gjort klart att ta fartyget akteröver. Kl 10.40 börjat. Kl 10.45 fartyget kommit av grundet. Låtit båda ankarna gå och stuckit 45 famnar kätting på vardera för att stoppa fartyget. Hårda påfrestningar på ankarspel och kätting och på

SVANGEN 7.12.42

pollaren på poopen där bogeerkabeln var fastgjord.Innan fartyget kom av grundet höggdet svårt.Stora skakningar och vibrationer i skrovet. När fartyget svängde upp för ankarna och kom tvärs dyningarna,slogs Ians bom loss och svängde över mot STB vant till förmasten där aktre vantskruven bräcktes. Lossningen slutat kl 01.45 då fartyget gick av grundet. c:a 460 ton malm lossats i sjön. Herakles gjort klart för bogsering som börjat 12.35. Ankrat på Lindödjupet 14.50.Poseidon förtöjt på BB sida och Herakles på STB sida. Dykarna börjat täta under botten.

Ons 16.12 Dykarna i erbete hela dagen med tätning.

Tors 17.12 Besättningen shacklat in Herakles bogserwire på vår STB ankarkätting .Börjat bogsera kl 11.10, Kl 17 ankrat utanför Furön på grund av tät tjocka.

Fre 18.12 Lättat ankar 08 och u lots ledning gått in till Oscarshamn och förtöjt på anvisadplats 09.45.

Oscarshamn 18.12 42
Harald Nilsson
Befh s/s Svangen.

Maskindagboken

Mån 7.12 §7.15 avgått från ankarplatsen med sakta fart. FF 07.20. Manöver för lots 10.41-10.47. SF 11.32 FF,FB,FF 11.33 stopp 11.34.FB 11.37 Stopp 12.17. Under manövrerna 11.33- 11.34 törnade fartyget på grund. Efter en stund började vattnet stiga i fännstenarna i maskinrummet varför barlastpumpen sattes igång. Som vattnet ökade sattes maskinen igång med halvback för att håll a läns med stormlänsningen,vilket fortsattes under kvällen och natten.

Tis 8.12 Trots ½ back på maskin och oaktat barlastpumpeninsattes steg vattnet och började kl 04 gå in i centerfyrens askugn varför fyrarna rakades ut. Maskinen fick gå så länge det fanns ånga. Den stoppades kl 05.Dynamon stoppades kl 06 då vattnet stod till fundamentet på dynamon. Två timmar senare var maskinrummet vattenfyllt till utombordsnivån.

Sön 13.12 kl 14.30 kom Herakles längs sidan och började omedelbart bränna hål i skottet till styrmaskinsrummet och drog ut slangar i maskinrummet och började länspumpa. Kl 20 var maskin- & eldrum så pass läns att maskinpersonalen kunde börja göra HT-pannan klar för fyrstickning. Kl 23 stacks fyr i alla 3 fyrarna och D-pumpen sattes igång för rundspumpning av pannan,varefter uppvärmning skedde med små fyrar och dämpade drag till kommande dag.

Mån 14.12 Uppeldning och rundpumpning av HT-pannan pågått från föregående dag. 05.30,när luft och råånga började komma, märktes att ångvemtilhuset å pannan till maskinen var brusten runt flänsen tillånglådan.Likaså visade sig en mindre spricka i flänsen på röret från ångventilen för hjälp-

SANDAR 7.12 42

ånga.Vatten pumpades genast in i pannan och fyrarna rakades ut. Herakles maskinfolk tillverkade en blindfläns av 7/8″ järnplåt vilken packades fast. Fyr lades åter i pannan och kl 12 sattes rundpumpningen igång.

Tis 15.12 Ånga från HT-pannan till winschar & pumpar.Barlastpumpen arbetat hela dygnetför länsning av för- & maskinrum.

Ons 16 - tors 17.12 -"- -"-

Fre 18.12 Dito. Ingått till Oscarshamn och ankom dir 09.45.Herakles återtagit 2 pumpar med slangar och övrigmateriel, men lämnat en pump och 4 slangar kvar ombord på Svangen. Övermaskinisten själv övertagit tillsynen av pumpar,slangar och länsning av fartyget. Länsning pågår till kommande dag. Oscarshamn 18.12 42

Befh

Crew List (Egna kompl.)

Befh Nils Harald ManfredNilsson, Kivik, 26.10.80, som fört Svangen från mars 1937 till dec. 1945,då han gick iland med pension och dog den 4 maj 1946, 66 år gammal.

1e styrman John G.Westerberg, Brantevik, 16.9.02

2e styrman Ferdinand Bernhard Lindqvist,Ölandsgatan 15,Kalmar, 16.6.94 (23.10 42

1e maskinist John Karlén, Göteborg, 3.12 80

2e maskinist Matthias Persson, Stenhagen,Märsta, 16.9.82 (1.12 42)

Stuert Arthur G.Westerberg, Brantevik, 23.4.10

Kock Ernst Otto Holmquist, Karlstad, 23.9.04

Matros Bror Henry Olsson, Östergatan 22, Simrishamn, 18.4.03

Matros Karl V.Andersson, Helsingfors, 10.4.94

Lättmatros F.G.Fransson, Malmön, 16.11.20

Lättmatros V.Nilsson, Holms (?), 30.10.17

Jungman Otto Vaheri Mariagatan 17,Sthlm, 2.4.06 i Pärnumaa,Estalnd (23.10.42)

Donkeyman K.J.V.Magnusson, Tirå, 2.4.94

Eldare Nils Folke Bergström, Forsviks Bruk, 8.3.07

Eldare Karl Hamrin,Sundsvall, 28.2.04

Eldare Åke B.Andersson, Göteborg, 6.7.11

Sjöförklaring i Oscarshamn 23.12 42 kl 10

Befh ingivit följande skrivelse till rätten:

" Undertecknad befh anhåller att till Rådhusrätten få framhålla att enligt krigsförsäkringen är befh skyldig att med sitt fartyg hålla sig inom 3-milsgränsen. Enligt eskortplanen av den 20.7.42 för eskortering mellan Svartklubben och Trelleborg,skola fartyg, vars storlek och djupgående tillåta passage i inomskärsleden Landsort- Kråkelund - för fartyg med högst 5,7 meters djupgående - skola gå denna led, och få endast då särskild anledning föreligger medfölja eskort. Under åberopande av ovanstående för-

SVANGEN 7.12.42

ordningar har jag med mitt förande fartyg ss Svangen av Stockholm gått inomskärsleden, en del resor under ledning av lots och 11 resor utan lots, vadan jag är väl förtrogen med inomskärsleden och denna olycka kunde ha undvikits om lotsarna fullgjort sina åligganden med att tillse sjömärkena så att de voro på plats.

Vördsamt
Harald Nilsson
Befh ss Svangen.

Befh Nilsson: Jungman Vaher stått tillrors. Han förstod endast med svårighet svenska språket.Före grundstötningen var farten 8 knop,vid grundstötningen 5-6 knop. Livbåatrna varit insvängda.Inge lodning verkställts för grundstötningen. Loggeninte varit i bruk enär detta inte varit nödvändigt. Grundstötningen skett på 3-metersgrundet StW Sladö fyr,550 meter från fyren. 2-3 minuter förflutit från det slätpricken vid Vålbådan iakttagits och till fartyget törnade på . - Då prickarna inte kunde siktas kunde det visserligen varit lämpligt att att reducera farten ännu mera,men tiden varit för knapp för detta att komma under övervägande. Då Svangen stötte på grund var slätpricken (dennerisade) c:a 5 meter från fartygssidan.

2e styrman Lindquist: Vålbådans slätprick och ballongprick hade synts redan när fartyget befunnit sig vid Sladö Asks fyr. Vid grundstötningen befann sig den nerisade slätpricken c:a 10 meter från fartygssidan BB. Styrman anser att G orsakats av att en kvastprick var borta vid Finnkarten och att de båda slätprickarna vid 3 och 3,7 -metersgrunden varit. nedisade. Rorsmannen inte gjort sig skyldig till något egentligt fel utan endast enmissuppfattning av hur mycket roder som skulle ges.

Matros Olsson: Varit på akterdäck vid grundstötningen. Efteråt sett en slätprick om BB som varit så nedisad att den endast obetydligt hade stuckit uppöver ytna.

2e maskinist Persson: Vakt i maskin 08-12.30. Vistordat.

KK memorial 31.12 42

Orsak: Av befh rapport framgår att kvastpricken vid Finnkarten ej var utsatt samt att slätpricken å farledens motsatta sida var så nertyngd av is att den med svårighet kunde siktas. Detta förhållande jämte rorsmannens underlåtenhet att efterkomma den givna ordern om BB roder torde ha förorsakat grundstötningen.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 273 2/3-del krig enligt P.M.5.9.44

SKN 20.9.44 till SÅAF betalat 201.523:49 motsvarande 2/3-del av skada och kostnad. Totalt kostade haveriet SÅAF 302.285:23.
Allt övrigt material torde finnas i SÅAF:s arkiv i Göteborg.

SVANGEN 7.12 42

Sladö Ask

Sladö Ask är ett skär med 2 stora askar på västra sidan och i övrigt kalt. Det ligger ONO det skogbevuxna Äskeskär ,ONO Västervik. Svangen reparerades vid Oscarshamns varv.

Historik

Lastångare på 995 brton byggd 1918 vid Hölens Mek.Verksted i Larvik,Norge av stål. (Ex Tiro) L 64,2 B 10,4 Tillhörig red AB Ferlef (Anders Smith) i Stockholm, som grundades 1917 i Uddevalla av and.Smith men 1918 krigsförliste rederiets enda ångare,Hammar II. And. Smith flyttade till Sthlm 1921 men först 1928 skaffade han sig ss Svangen och $929 ss Freden. ss Tiro av Sandefjord förvärvades av Smith i febr -28 och gjorde sin första resa som Svangen från Hälsingborg via Västervik/Oscarshamn till Amsterdam. 1515 dw. 600 ihkr triplemaskin från Moss Waerft. Svangen blev 21.11 39 på resa till Antwerpen införd till Kiel av en tysk jagare Förflyttades 1.12 till Lübeck och fick ligga där till 4.3.40 då Prisenhof i Hamburg lät konfiskera trälasten men frigav fartyget. - Svangen gick hela kriget på Tysklandsfarten och hade inga krigshaverier. Hon fortsatte sedan efter 1945 att gå i Nord- & östersjöfart . Den 15.12 51 kolliderade hon i Målöyströmmen med en norsk fiskebåt,Karine, som måste sättas på land för att inte sjunka. 2 av de 8 ombv fick lättare skador. I dec 1955 såldes Svangen till Reederei AG Egon Oldendorff i Lübeck och fick nmanet Tete Oldendorff. I okt 1965 såldes Tete Oldendorff till Paul Bergsoe & Sons i Masnedo och anlände dit 29.10.65 för nedskrotning.

CONSUL CORFITZON 10.12 42

SKAKATS AV TRE MINEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag

Tors 10.12.42 på resa Oxelösund- Rotterdam med malmlast befann sig fartyget i tysk konvoj utanför Borkum.Kl 18.30 minsprängdes fartyget som gick 200 meter for om Consul Corfitzon,varvid dennas skrov skakades mycket kraftigt.

Fre 11.12 kl 01.30 inträffade en kraftig minexplosion i fartygets närhet och kl 02 ytterligare en kraftig minexplosion.Fartyget skakat.

Tis 29.12 vid pejling upptäcktes 1½' vatten i 5ans bottentank som borde ha varit tom och att 2ans tank,som fyllts den 28.12, mistat mycket vatten.

Ons 30.12. Vid undersökning påträffades en större läcka och sprängda naglar i ettvinkeljärn i tank 1 på skottet mot tank 2.

Tors 31.12 anlänt till Oxelösund 05.45 och ankrat. Länsat 1ans och 2ans tankar.Besättningen lagt cementkista,c:a 1½ meter lång, i tank I över läckan på övertid.

Fre 1.1.43 Haft besitning av tankskadan och cementkistan och erhållit sjövärdighetsbevis.Snötjocka, hård vind.

Lör 2.1 06.30 börjat lasta järnmalm för Rotterdam.

Oxelösund 2.1.43

Åke Hammarlund
1e styrman

Hans von Post
2e styrman

Ragnar Persson
Befh

(Insänt till SKN av red AB Helsingborg 4.1.43)

Besiktningsrapport från SÅAF:s Allan Zander,Gtbg 4.5.43

Haveriskador uppkomna genom minsprängningar i dec 1942.
Under fartygets uppehåll i Oxelösund 31.12.42 hade en läcka som observerats i skottet mellan tank 1 och 2 prov. tätats med en cementkista.Sedermera har läckage även obs. i skottet mellan tank 3 och 4. Vid besiktning i docka vid Götavreken 18.1.43 kunde ,förutom en del läckande naglar och växlar, några yttre skador å botten efter minsprängningarna inte observeras,men skottet mellan tank 1 och 2 samt mellan tank 3 och 4 var något deformerade och spruckna vid ett stag i vardera. I anledning av detta måste följande arbeten utföras:

Bordläggningen: 140 naglar & 16 meter växlar diktas.

Tankarna: Tanksotten riktas i berörda tankar samt svetsas och lappas med isvetsad plåt. 2 skottstag förnyas. Rengörin, provtryckning etc.

Kostnad 1380:-

SKN ersatt rederiet 15.4.44 med 2350:59 inkl besiktningskostnad.mm

---

Ingen historik

Laståñgare på 2901 brton byggd 1912 vid Dixon, sir Raylton & co i Sunderland

CONSUL CORFITZON 10.12 42

av stål. (Ex Mikelis, Atlantis, Fullerton) L. 99 B 14 Tillhörig konsul Otto Hillerström i Hälsingborg. Se även 1.7.42 m/t-attack i Rotterdam-konvoj.

MONA 11.12 42

SKAKATS AV NIO MAGNETMINEEXPLSIONER I ROTTERDAMKONVOJ - TYSK MINSPRÄNGD.

Journalutdrag.

Ons 25.11 42 04.15 avgått Gävle destinerad till Rotterdam med 3185 ton järnmalm. §5.15 lämnat lotsen vid Eggegrund. 10.30 frått lots vid Öregrund. 12.15 lämnat lotsen vid Svartklubben. 14.30 fått lots vid Simpnäsklubb. Ankrat 23.30 vid Dalarö på grund av svårt tubläcka å STB panna.

Tors 26.11 Legat till ankars och reparerat tubläckan.

fre 27.11 01.15 fått lots ombord, hyvat upp och fortsatt.Lämnat lotsen 05 vid Landsort. Fortsatt innanför 3-milsgränsen. Amkrat 23.30 vid Skäggenäs på grund av svår storm. Inga lotsar kommit ut.

Lör 28.11 07.15 hyvat upp och fortsatt. Fått lots vid Skäggenäs 07.25. Lämnat lotsen vid Grimskär. Fortsatt resan inom 3-milsgränsen.

Sön 29.11 Styrt ostligt enligt av de tyska myndigheterna erhållna instruktioner.Svår storm med orkanartade snöbyar. Kl 16.30-17.50 styrt efter tyskt lotsfartyg genom Gjedserespärren.

Mån 30.11 kl 02.45 fått lots vid Kiels fyrskepp.Haft kontrollen ombord 04. Förtöjt i Holtenau sluss 06. Styrt genom Kielkanalen under lots ledning Kl 18.20 förtöjda i slussen i Brunsbüttel. Kl 19 fårr spärrballong och 3 marinsoldater för dess skötsel ombord. Vid utgång ur slussen slog fartyget hårt i kajen med STB-sidan. Kl 21 ankrat på Altenbruch redd för inväntande av order om avgång i konvoj.

Tis 1.12 - tors 3.12 för ankar i väntan på order om avgång i konvoj.

Fre 4.12 06.20 hyvat upp och fortsatt. Fått kontrollofficer och signalman ombord kl 07.20.Lämnat lotsen 09.25 vid Elbe II fyrskepp. Gått i konvoj som nr 1. Kl 16.30 erhållit order att vända på grund av hård storm. 20.50 ankrat innanför Elbe II fyrskepp.

Lör 5.12 11.30 fått order av konvojledaren att ingå till Altenbruch redd. Gjort klart och tillkallat lots. Kl 12.10 fått lots ombord, hyvat upp och avgått. 14.30 lämnat kontrollofficeren och signalmannen samt fått tulltjänstemän ombord . 15.50 ankrat på Altenbruch redd.

Sön 6.12 Legat ankrad inväntande bätter väder och order om avgång. Under 4-8-vakten nedtogs spärrballongen på grund av läcka och gasen utsläpptes Under dagen fått ombord 18 gastuber för ballongen.

Mån 7.12 Legat för ankar i väntan på bättre väder och order om avgång.

Tis 8.12 Som igår. Kl 15.30 fått kontrollofficer och signalman ombord.

Ons 9.12 07.35 hyvat upp och gått in till Cuxhaven under lots ledning för bunkring. 08.35 avlämnat kontrollofficeren och signalmannen. Förtöjt 10.30 vid kolkajen. Bunkrat 12.30- 15.30. 15.45 avgått från Cuxhaben med lots pmbord. 16.55 ankrat på Altenbruchs redd. 18.50 fått kontrollofficer & signalman ombord,

MONA 11.12 42

Tors 10.12 06.20 hyvat upp och avgått u. lots ledning. 07.50 lämnat lotsen vid Elbe II fyrskepp. Fortsatt i konvoj som nr 1. Efter att spärrballongen fyllts med gas och skulle släppas upp ,slet den sig i den hårda vinden och nersköts av en av förpostbåtarna.

Fre 11.12 gått i konvoj som nr 1. Under kvällen 10.12 samt under natten och f.m inträffade tillsammans nio minexplosioner varvid fartyget skakades mycket våldsamt. Fartyget som gick akter om oss på c:a 300 meters avstånd minsprängdes och sjönk. Vid en av explosionerna skakades fartyget så våldsamt att ljuset ombord släcktes.

Lör 12.12 kl 01 fått lots vid Hook van Holland. 03.20 ankrat i väntan på dager. Kl 09 haft kontroll ombord. 09.30 fått lots. Kl 11 förtöjda i ducd'alber i Waalhaven i Rotterdam.Under hela resan har rått synnerligen dåligt väder,även under gång i konvojen från Cuxhaven till Rotterdam.

Ebbe Sjöberg G.Rosenlund Rotterdam 16.12 42
1e styrman 2e styrman Gustaf Andersson
Befh

Avfört på SKN 22.9.43
SKN vid dockning i Göteborg 8-10.6.43 kunde inga krigsskador upptäckas.

Trautenfels sjönk Egna noteringar

Fartyget som minsprängdes akter om Mona 11.12 var ss Trautenfels av Bremen på 6418 brton byggd 1921 i Flensburg, L.131 B.17, D.A.G.Hansa med full last av järnmalm. Konvojen var då i höjd med Terschelling. 4 man dödades i maskin- och eldrummen.

Historik

Se Mona 5.8.42 (flygattack) för historik.
Övriga krigshaverier: 11.3.43 minskakning, 22.6.43 och 6.7.44 flygattacker.

HEMLIG

SCANIA 13.12.42

STOPPAD, UNDERSÖKT OCH SÄNKT MED SPRÄNGLADDNINGAR AV U-176.

Rapport

Avgick, Montevideo, Uruguay ons 2.12 42 destinerad till Philadelphia med rumslast av 2192 ton saltade hudar, ull och styckegods, samt på fördäck till 1:4 meters höjd 18 ton ullbalar och 8 ton saltade skinn i 70 fat. Däckslasten stöttad med bräder och surrad med wires. Djupg. F 17′3″-A18′11″ 25 ombv.

Sänkt sön. 13.12 kl 12.50 lat N 1 36′- W. 32 22′ Vind S SSO laber bris, jämn sjö, klar luft, god sikt. 2e styrmans vakt. Utkikp å navigationshytts-taket. Antaglig orsak till olyckan: Fartyget före kontraband och var destinerat till krigförande nation USA.

Skeppsdagboken

Avgick Montevideo kl 20 ons 2.12.42 Luckorna väl skalkade med 3 presenningar på var lucka. Lämnat lotsen 20.20 och fortsatt på kurser angivna av U.S. Naval Control. Gott väder.

Sön 13.12 fartygets position var vid sann middag lat. N 1 228′- LongW32 19′ 2e styrmans vakt. Kl 11.55 observerade Ie styrman Lundh tornet av en ubåt akterut om STB c:a 1½ mil från fartyget. Ubåten styrde med hög fart mot Scania och signalerade med morselampa(dagmorselampa);" Stop, stop, stop."- Scania stoppades omedelbart och ubåten gick upp i ytläge om STB och morserade att skeppspappren skulle sändas över. BB båt bemannadeso sjösattes 12.15 och rodde under Ie styrmans befäl över till ubåten som var tysk. Sedan ubåtsbefh genomsett pappren satte han sig per radio i kontakt med sin bas och meddelade efter en kort stund att Scania skulle sänkas enär lasten bestod av kontraband till USA. Ubåtsbefh beklagade att Scania måste sänkas. och gav en halvtimmes respit för att besättningen skulle få tillfälle att öka vatten-och proviantförråden i livbåtarna. Kl12.35 återvände B B båt och meddelade den förestående sänkningen. Kl 12.50 övergavs Scania med bägge livbåtarna (12 man i STB båt, 13 man i BB båt) och kvarlågo vi med dem c:a ½ sjömil från fartyget och sågo att ubåten sjösatte en liten båt med 3 man som bordade Scania. Antagligen placerade de sprängladdningar i maskin rummet varefter de nerhalade den svenska flaggan Kl.13.55 hördes 4 kraftiga explosioner från Scania och rök trängde upp genom maskinskylightet samt ~~akter~~ akterut. Fartyget fick BB slagsida och gick ner med fören. Kl14.05 ~~sjö~~ sjönk Scania med fören först , lat N 1 36′-W 32 22′, varefter ubåten avlägsnade sig . Båtarna hissat segel och satt kurs mot Brasiliens no-kust.

Mån 14.12 SSO 1-2 , jämn dyning. Seglad distans under 21 timmar = 46 miles Besättningen vid gott humör.

Tis 15.12 SO 2-4. Något växande sjö. Seglad distans under 24 timmar 83 miles.

HEMLIG

SCANIA 13.12 42

Kl 24 siktade rätt förut i horisonten tvenne ljus vilka antogs vara från något fartyg.5 st nödsignalraketer avskötos och obs. vi att deiakttogs. Ons 16.12 De mötande fartygen närmade sig och befanns vara 2 svenska lejdfartyg på resa till Sverige. Kl 01.55 upptogs båda livbåtsbesättningarna av det närmaste fartyget, ms Nordstjernan från Stockholm. Det andra fartyget var ms Uruguay. Scanias båtar togs också ombord. På grund av att 6 man av besättningen voro av finsk nationalitet och fruktade bli tagna som krigsfångar i England,samt den övriga besättningen endast voro nödtorftigt klädda och saknade varje slag av vinterbeklädnad och då brist på utrymme rådde på Nordstjernan och Uruguay ansågo befh (Holmberg på Nordstjernan och Jansson från Scania)att samtliga skeppsbrutna borde landsättas i Brasilien. Nordstjernan vände därför kl 02.30 och satte kurs på Pernambuco som varande lämpligaste hamn.
Tors 17.12 kl 10.50 anlände Nordstjernan till3-milsgränsen utanför Pernambuco och som vädret var gott och för att inte onödigt fördröja resan för Nordstjernan sattes Scanias 2 livbåtar i sjön och bemannades med de skeppsbrutna vilka seglade in till Pernambuco medan Nordstjernan återtog sin resa till Sverige.Kl 13 anlände båtarna till Pernambuco där tullen tog båtarna i förvar och svenska konsulatet ordnade inkvartering på två hotell för de skeppsbrutna. Pernambuco 22.12.42

Carl Jansson
Befh

(H) Sjöförklaring på vicekonsulatat i Pernambuco 22.12.42

Vicekonsul E.Reventlow
Bisittande ex-befh ms California av Köpenhamn ,Frederik Christian Madsen och danske rediotelegrafisten Holger Düsterdich.
Maskindagboken gått förlorad. Journalutdraget upplästs.

Befh Jansson: Var i sin hytt då han hörde ropet:" Ubåt akterut." Han gick upp på brygganoch slog överenskommen signal på maskintelegrafen samt beordrade styrman att varsko:" Alle man klara vid livbåtarna." Ubåtsbefh behöll fartygets samtliga amerikanska lastpapper,sundhetspass och besättningslistan. Ubåtsbefh uppträtt ytterst bestämt och ytterst korrekt och såvitt man kunde förstå handlade han på order från högre myndighet.Eftersom lasten var kontraband mottogs ingen protest mot sänkningen. Utöver sin frist på 30 minuter gav ubåten ingen som helst hjälp till de skeppsbrutna. I lasten ingick 32 postsäckar från Montevideo till USA.

Ie styrman Lundh: Ie styrman bett ubåtsbefh f å sända ett telegram på kortvåg till rederiets agent i NY,vilken begäran genast avslogs. Utöver

SCANIA 13.12 42

nationalitetsmärket, ett tyskt kors, inte hakkors, Hade han inte sett ngr åärken på ubåten. Såvitt Ie styrman kunde se tog inte tyskarna någon proviant ,inventarier eller last från Scania utom möjligen flaggan.

Chiefen Johannesson: Vakthavande i maskin. Tagit emot stoppsignalen från bryggan.Ansåg att Scania sprängdes med laddningar imaskinrummer.

2e styrman Brunström: Vakthavande. Klargjort STB båt. Besättningen tog allt lugnt och Scania övergavs "i störste orden."

3e styrman Sjöström: Var på väg till mässen för att äta då ubåten siktades.Följt med i Ie styrmans båt över till ubåten.

Timmerman: Varskotts i sin hytt om ubåten.

Matros Ackren: Kom från skansen kater då ubåten närmades sig och morserade stop.

Lättmatros Johannesson: Höll på att purra frivakten ochfick först därefter reda på vad som skedde.

Lättmatros Jäwert: Stod till rors. Avlöst Johannesson 11.45.Blev varskodd av Ie styrman att "laegge helt styrbord." samtidigitmed att maskin stoppades,varpå han fick order att varsko akterut om uppbringningen.

(Sjöförhörsprotokollet utskrivet på flygpostpapper,avsändes 12.1.43 från Sv. legationen i Rio de Janeiro till UD. KK fick dem först den 2.7.43,översänts av J.Setterwall för förtrolig kännedom.)

J.Setterwall,UD, i brev till Dir.K.R.Bökman, Sv.Lloyd,Gtbg
Sthlm 31.12.42

Herr direktör,

Åberopande föregående skriftväxling rörande förolyckade ms Scania har jag äran härmed meddela följande jämlikt upplysningar från beskickningen i Rio de Janeiro. - Scania hade varit försedd med nationalitetsmärken vilka nattetid varit belysta. De amerikanska lastdokumenten,sundhetspasset samt besättningslistan och antagligen även den svenska flaggan hade beslagtagits, av den uppbringande ubåten. Övriga handlingar medundantag av maskindagboken hade räddats. Livbåtarna tillryggalade 129 sjömil innan de upptogos av Nordstjernan. De sjösattes åter utnanför Recife,varefter båtarna seglat i hamn. Scania framfördes å kurs anvisad av US NavalControl

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

KK memorial 6.8.43 Ej för publicering

Nr 90 H/ 4753/-52

Orsak: Fartyget, som förde krigskontraband, sänktes av en tysk ubåt efter det besättningen givits en halvtimmes tidsfrist att gå i livbåtarna- Ex officio

Bo Bergström

SCANIA 13.12 42

Crew list Kompl. SKN

Befh Karl Isak Jansson, 4e Långgatan 21,Gtbg, 4.11.89 (Sedan 1937)
(Befh och Ie styrman Lundh sänkta igen 27.5.43 på Sicilia)

Ie styrman Stig Anders August Lundh,Gtbg, 24.3.10 även telegrafist.

2e styrman Georg Felix Brunström, Bomarsund,Åland, 26.4.17 (F)

3e styrman Bror Anatolius Sjöström, Helsinki, 2.7.07 (F)

Chief David Emanuel Johannesson, Gtbg, 28.10.88

Ie maskinist John Emanuelsson, 4.8.08

2e maskinist Harald Gustaf Kalland, 16.3.99

Stuert Bernhard H.Hagström, 7.5.00

Ie kock Gunnar V.Isaksson, 5.2.13 - var på Industria 25.3.43

x 2e kock senare

Salongsuppassare Kurt W.Åkerlund-Kjellin, 8.4.14

Mässuppassare William Alfred Colvin, 31.8.90 Var med på Industria 25 3.43

Båtsman Almi Toivonen, 30.6.03 (F)

Timmerman Walter Charles Nilsson, Lyse,Bhl, 12.7.10 4½ år ombord

Matros Albin Hjalmar Sagulin, 2.3.19 (F)

Matros John Reinhold Ackren, Pargas,Finland, 1.2.15 (F)

Matros Olafur Hilde Reykdal, Island, 6.6.10 († 25.3 43 på Industria)

Lättmatros Karl Emil Gunnar Jäwert, Gtbg, 1.3.19

Lättmatros Olle Edward Johannison, Stockholm, 23.5.19

Lättmatros Sverker H.A.Lindström, 14.1 22

Elektriker Oscar Manfred Lundström,Holmåkra, 1.11.16

Motorman Axel Fritiof Gabrielsson, 4.11.07, GTBG

Motorman Bertil Henry Palmqvist, 10.10.06 Ronneby

Motorman Sigurd Jonas F. Öberg, 27.5.98 Sundsvalll

Motorman Johannes G.Sundberg,, 31.8.20 (F)

---

x kock Andrew Tosh Thomsson, 24.6.22 (USA)

SKN EIII 248

Redogörelse rörande ms Scanias sänkning

Befh ,kapten Carl Isac Jansson

Före avgången från Montevideo den 2.12 42 kl 20 hade kapten Jansoon i enlighet med sina isntruktioner hos US Naval Control därstädes begärt och erhållit routeanvisningar för färden till Philadelphia.vilken istruktion kapten Jansson med hänsym till givna förhållningsorder och skriftlig förbindelse ej ansåg sig kunna vidare meddela. Kopia av instruktionen för neutrala fartyg i trafik på Nordamerika erhölls genom generalkonsulatet i Montevideo från Sv. beskickningen i Buenoas Aires. Sön 13.12 kl 14.20 GMT befannn sig Scania på obs. lat. N 1 28′- long W 32 19′. Kl 14.55 GMT obs. ett ubåtstorn 1½ ′akterut om STB ,närmade sig med stark fart.

SCANIA 13.12 42

nationalitetsmärket, ett tyskt kors, inte hakkors, Hade han inte sett ngr åärken på ubåten. Såvitt Ie styrman kunde se tog inte tyskarna någon proviant ,inventarier eller last från Scania utom möjligen flaggan.

Chiefen Johannesson: Vakthavande i maskin. Tagit emot stoppsignalen från bryggan.Ansåg att Scania sprängdes med laddningar imaskinrummer.

2e styrman Brunström: Vakthavande. Klargjort STB båt. Besättningen tog allt lugnt och Scania övergavs "i störste orden."

3e styrman Sjöström: Var på väg till mässen för att äta då ubåten siktades.Följt med i Ie styrmans båt över till ubåten.

Timmerman: Varskotts i sin hytt om ubåten.

Matros Ackren: Kom från skansen kater då ubåten närmades sig och morserade stop.

Lättmatros Johannesson: Höll på att purra frivakten ochfick först därefter reda på vad som skedde.

Lättmatros Jäwert: Stod till rors. Avlöst Johannesson 11.45.Blev varskodd av Ie styrman att "laegge helt styrbord." samtidigitmed att makkin stoppades,varpå han fick order att varsko akterut om uppbringningen.

(Sjöförhörsprotokollet utskrivet på flygpostpapper,avsändes 12.1.43 från Sv. legationen i Rio de Janeiro till UD. KK fick dem först den 2.7.43,översänts av J.Setterwall för förtrolig kännedom.)

J.Setterwall,UD, i brev till Dir.K.R.Bökman, Sv.Lloyd,Gtbg
Sthlm 31.12.42

Herr direktör,

Åberopande föregående skriftväxling rörande förolyckade ms Scania har jag äran härmed meddela följande jämlikt upplysningar från beskickningen i Rio de Janeiro. - Scania hade varit försedd med nationalitetsmärken vilka nattetid varit belysta. De amerikanska lastdokumenten,sundhetspasset samt besättningslistan och antagligen även den svenska flaggan hade beslagtagits, av den uppbringande ubåten. Övriba handlingar medundantag av maskindagboken hade räddats. Livbåtarna tillryggalade 129 sjömil innan de upptogos av Nordstjernan. De sjösattes åter utnanför Recife,varefter båtarna seglat i hamn. Scania framfördes å kurs anvisad av US NavalControl

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

KK memorial 6.8.43 — Ej för publicering

Nr 90 H/ 4753/-52

Orsak: Fartyget, som förde krigskontraband, sänktes av en tysk ubåt efter det besättningen givits en halvtimmes tidsfrist att gå i livbåtarna-

Ex officio

Bo Bergström

SCANIA 13.12 42

Crew list Kompl. SKN

Befh Karl Isak Jansson, 4e Långgatan 21,Gtbg, 4.11.89 (Sedan 1937)
(Befh och Ie styrman Lundh sänkta igen 27.5.43 på Sicilia)

Ie styrman Stig Anders August Lundh,Gtbg, 24.3.10 även telegrafist.

2e styrman Georg Felix Brunström, Bomarsund,Åland, 26.4.17 (F)

3e styrman Bror Anatolius Sjöström, Helsinki, 2.7.07 (F)

Chief David Emanuel Johannesson, Gtbg, 28.10.88

Ie maskinist John Emanuelsson, 4.8.08

2e maskinist Harald Gustaf Kalland, 16.3.99

Puert Bernhard H.Hagström, 7.5.00

Ie kock Gunnar V.Isaksson, 5.2.13 - var på Industria 25.3.43

x 2e kock se nedan

Salongsuppassare Kurt W.Åkerlund-Kjellin, 8.4.14

Mässuppassare William Alfred Colvin, 31.8.90 Var med på Industria 25 3.43

Båtsman Almi Toivonen, 30.6.03 (F)

Timmerman Walter Charles Nilsson, Lyse,Bhl, 12.7.10 4½ år ombord

Matros Albin Hjalmar Sagulin, 2.3.19 (F)

Matros John Reinhold Ackren, Pargas,Finland, 1.2.15 (F)

Matros Olafur Hilde Reykdal, Island, 6.6.10 († 25.3 43 på Industria)

Lättmatros Karl Emil Gunnar Jäwert, Gtbg, 1.3.19

Lättmatros Olle Edward Johannison, Stockholm, 23.5.19

Lättmatros Sverker H.A.Lindström, 14.1 22

Elektriker Oscar Manfred Lundström,Holmåkra, 1.11.16

Motorman Axel Fritiof Gabrielsson, 4.11.07, GTBG

Motorman Bertil Henry Palmqvist, 10.10.06 Ronneby

Motorman Sigurd Jonas F. Öberg, 27.5.98 Sundsvalll

Motorman Johannes G.Sundberg,, 31.8.20 (F)

---

x ◯ kock Andrew Tosh Thomsson, 24.6.22 (USA)

SKN EIII 248

Redogörelse rörande ms Scanias sänkning

Befh ,kapten Carl Isac Jansson

Före avgången från Montevideo den 2.12 42 kl 20 hade kapten Jansoon i enlighet med sina isntruktioner hos US Naval Control därstädes begärt och erhållit routeanvisningar för färden till Philadelphia.vilken istruktion kapten Jansson med hänsym till givna förhållningsorder och skriftlig förbindelse ej ansåg sig kunna vidare meddela. Kopia av instruktionen för neutrala fartyg i trafik på Nordamerika erhölls genom generalkonsulatet i Montevideo från Sv. beskickningen i Buenoas Aires. Sön 13.12 kl 14.20 GMT befannn sig Scania på obs. lat. N 1 28′- long W 32 19′. Kl 14.55 GMT obs. ett ubåtstorn 1½ ′akterut om STB ,närmade sig med stark fart.

SCANIA 13.12.42

Ubåten gick upp i övervattensläge och signalerade meddelst dagmorselampa till Scania att stoppa,vilken order omedelbart åtlyddes. Då ubåten var tväts om STB på ca 500 meters avstånd singalerades att skeppspappres skulle sändas över. BB båt sjösattes och roddes under Ie styrman Lundhs ledning över till ubåten kl15.15. Båten återvände ombord efter ca 20 minuter med order att fartyget komme att sänkas, men medgavs 30 minuter att överge fartyget. Samtliga klareringspapper,med undantag för mätbrev och sjömansrulla, behölls av ubåten. Kl 15.50 övergavs fartyget.Från båtarna observerades att ubåten sände 3 man i en båt över till Scania,vilka av allt att döma placerade sprängladdningar i maskin m.fl rum,varjämte fartygets flagg nerhalades av tyskarna. Kl 16.55 GMT hördes 4 kraftiga explosioner i olika delar av fartyget. Kl 17.05 sjönk Scania med fören först,och ubåten avlägsnade sig. Livbåtarna satte kurs mot Portaleza/Ceara,på Brasilianska kusten. Den 16.12 kl 03 GMT siktades 2 ljus förut varvid avsköts 5 signalraketer,avbrändes nödbloss samt signalerades med dagmorselampa. XXXXXXX
Kl 04.55 GMT ombordtogs besättningarna och livbåtarna i ms Nordstjernan. På grund av att6 man av besättn. är finnar och dessa fruktade att de vid ankomsten till Färöarna skulle göras till engelska krigsfångar,ansågo befh Holmberg & Jansson, även med hänsyn till brist på utrymme ombord i ms Nordstjernan och Uruguay - den senare kunde ta högst 8 man - varjämte samtliga endast voro nödtorftigt klädda, lämpligast att angöra Brasilianska kusten för att där landsätta de skeppsbrutna.Redan i livbåtarna hade denna sak dryftats bland besättningen som givit förslaget sin fulla anslutning. Ie styrman Lundhs bemötande ombord i ubåten var fullt korrekt och vänligt och beklagade ubåtschefen att han nödgades sänka fartyget. Styrman Lundh meddelade denne att livbåtarna voro goda och välutrustade samt att han beräknade ca en veckas segling till Brasilianska kusten.

MS Nordstjernan till sjöss 16.12.42

Hakon Mörner

Kapten Kontrollofficer

(Avskrift från red. t SKN 25.1.43)

UDHP80c 3519

Ch.telegram Rio till UD 17.11 42 kl 21.40

210 Scania saenkt av tysk ubåt lat N 01 36 - long W 32 22 den 13.12 kl 14.05 oskadade besättningen idag landsatts Recife från Nordstjernan k. 13 motiv saenkningen tysk ubåtskapten vid genomgång skeppshandlingarna påstod saltade hudar och ull från Montevideo till Philadelphia krigskontra band och efter erhållna instruktionrt senktes fartyget med sprengning maskinrum sjoenk inom 10 minuter besaettningen frist 30 minuter gaa i baatarna med kurs mot Ceara paatraeffade av Nordstjernan.

SCANIA 13.12 42

Ch.telegram Washington till UD 21.12 .kl 10.20

934 State Department meddelar idag fria ms Scania senkt timebomb 13 december 1705.GMT No casualities State begert vi nehandal meddelandet angående position lat N 01 36 - W 32 22 foertroligt men erfar saenkningen redan omnaemd i radiosendningen fraan Stockholm varjemte konsuln Pernambuco telat agenterna NY = Boström

Ch.telegram Rio till UD 28.12. kl 19.44

205 detalj Scania ert 221 fartyget neutralitetsmaerket anvaende belysning nt.maerkena. Ubåten beslagtagit amerikanska lasthandlingarna,sundhetspass,besettningslistan antagligen even svensk flagg.Övriga handlingar utom maskindagboken reddats. Baatarna seglade 129 sjoemil upptogs Nordstjernan som aater sjoesatte dem utanför Recife varefter de seglade i hamn stop Scania framfördes på av Navy cOntrol anvisad kurs

---

Brev från vicekonsul E.Reventlow i Recife till Riolegationen

Recife 24.12.42

Den 16.12 modtog vicekonsulatet et telegram fra ms Nordstjernan meddelande at mani löbet af natten havde opsamlet besetningen fra det svenske ms Scania ,Man meddelte straks legationen og modtog instruktioner.Man havde dog allerede meddelt de Brasilianske myndigheder at ms Nordstjernan var ventet, ligaledes meddelte man muntligt den amerikanske Naval Observer detsamme. Ydligere satte mansig i forbindelse med konsulatets sedvanlige speditör, dr Eugenio Antunes, der lovede at göre alt rede til at forkorte ms Nordstjernans besög det mest mulige. Först naeste dags formiddag modtog vicekonsulatet et nyt telegram fra kaptain Holmberg på Nordstjernan,der meddelte at man vilde ankomme på redden ved middagstid, men til den tid fik man opklaretat ms Nordstjernan havde sat Scanias besättning i egne baade igen uden for 3-milsgränsen,og at disse 2 baade nu var paa vej ind mod havnen. Ved ankomsten i havnen fik baadene ordre til at gå direkte til Havnepolitiets kaj,hvortil de ankom precis kl13.00. Chefen for Havnepolitiet holdt her et kort forhör og alle mand blev identificerede. Derefter blvv officerere og mandskabbfordelt paa hoteller der i disse tider er det overfyldte og meget dyre. Skibsföreren, kaptain Carl Isac Jansson, aflagde sammen med underskrevne efter anmodning besök hos Havnekaptainen ,der, forstod man, havde vaeret meget misfornöjet med att ms Nordstjernan ikke var kommet ind i havnen. Man forklarede dette ved at Nordstjernan er et lejdeskibe,der allarede staerkt forsinket og paa vej hem,måtte göre turen paa mindst mulig tid. Denne omstaendighed

SCANIA 13.12 42

forklarede ogsaa at skibet havde brugt sin radiosender,hvilket ogsaa var blevet påtalt av hanvnekaptejnen. Imidlertid var havnekaptajnen liges ligesom havnepolitichefen meget elskvaerdige og lovede al fornöden bistand det måtte påkräves. Kl 16 afsendte man til legationen per telegram besätnningsliste og detaljer om sänkningen. Man bistod ogsa kaptajn Janson med at afsende telegrammer til rederne,til agenterne i Buenos Aires,Bahia Montevideo og NY. Svenska lloyd i Gtbg har gennem agenturet i BA stillet op til 35000 papirpesos til disposition for afmönstring,skadeserstattinger o.l.men disse midler er ännu ikke fremkomne. Gaars dato har man holdt söforklaring. Hvad angaar en diplomatisk postsag,svaert og forseglet brev, fra den konligne legation i Bunos Aires til den Konglige legation i Washington,blev samme straks afkaptain Jansson deponert på vicekonulatet. Man er på närvarende tidpunkt nået til beregninges af mandsakbets afregning.Hvad angår officererne har rederne forespurgt om disse,inklusive hovmester og kock, vilde vaere villige til at stå til selskabets disposition i Amerikanske farvand.Dette er alle naevnte villige til. Det findes i besättningen em amerikaner (2e kocken),som efter afregning det amerikanske konsulat sikkert vil tage sig af og en englaender som det brittiske konsulat vil tage sig af. En Islaender,som man endnu ikke ved,hvad man skal göre med,påmönstring her med andet skib er sikkert den bedste lösning Der er 6 finner,deribland 2 styrmaend, og disse vil sikkert afgive et problem for sig. Sluttelig er der 9 svenske "ratings" for eventuel repatriering.

Aerbördigst

E.Reventlov

Kungl. svensk vicekonsul AT

SKNEIII 248 Scanias livbåtar UDHP80c 3515

Livbåtarna avlämnades i Pernambuco av Nordstjernan och togs i förvar av firman D.Brussel & co ltd i Bahia. SÅAF 10.6.43 föreslagit SKN att skänka dem till skeppsgossekåren vilket SKN inte hade ngt emot, men den 5.2.45 skrev Sv.Lloyd till SKN att båtarna sålts och översände en postväxel på 3000:- Rederiet hade först tänkt köpa dem själv men eftersom samtliga deras fartyg som trafikerade nord-och Sydamerika krigsförlist,återstod bara att sälja båtarna. (Till Standard Oil, Recife)

Assurans

SKN 28.1.43 ersatt Svenska Lloyd med 1.625.000:- för totalförlust.

Effekter

Endast några få listor finns. Elektrikern förlorat en grammofon med skivor värd 80:- Många hade radio, befälet 5 skrivmaskiner.

SKN betalat 13.5.43 11362:50 för effekter

SCANIA 13.12 42 (Egna noteringar)

6 utmönstrat i andra Lloydare

Befh mönstrade 12.4.43 i Sicilia, följd av Ie styrman och Elektriker Lundström. Stuert, kocken Isaksson och messboy Colvin mönstrade i Industria den 24.12 42

Motorman Gabrielsson, Palmkvist och Öberg hemreste 15.5.43 med Margaret Johnsson. De kom 17.6.43 till Göteborg

Med ms Uruguay till Göteborg kom 8.1.43 Scanias förre Ie styrman ,Gustaf Granström, som avmönstrat 30.11.42 i Montevideo efter att ha semestervikarierat för Scanias befh. under dennes ledighet.

Maskinchef Johannesson kom till Göteborg 23.7.45på Gdynia som han påmönstrat i Canada efter att ha flugit till NY.

UDH-1555 Kontrolloff. rapporter

Radiotelegram

Telegram från Nordstjernan till CM 16.12 42 kl 04.20

Bärgat Scanias besättning å syd en grad vest 34.05 hela besättningen bärgad och oskadad. 25 man i avvaktan på order går in till pernambuco för landsättning av besättningen som delvis finnar = Holmberg

---

Utdrag ur Nordstjernans kontrollofficers rapport

3.12 42 avgått från Rio Grande do Sol

8.12 avgått från Santos kl 18.30

11.12 23.25 siktat ms Uruguay och intagit formering för gemensam färd.

16.12 kl 01.00 siktat röda nödsignaler och raketljus förut om STB ,satt full fart och styrt mot dessa. Kl 01.45 å lat S 00 58'- long W 34 05' två livbåtar från ms Scania med sammanlagt 25 man kommit långides. Scanias befh, C.Jansson, meddelade att alla voro oskadade. Förutom av svenskar bestod besättn. av 6 finnar, 2 amerikaner och en isländare. Då Nordstjernan och Uruguay inte kunde bereda plats för samtliga samt att samtliga endast hade de kläder de gick och stod i och ingen som helst vinterbeklädnad, och i första hand finnarna,men även de övriga av besättningen, önskade om möjligt bli landsatta i Brasilien, beslöts att gå in till Pernambucos redd och avlämna dem där. Telegram härom sänts till Uruguay och till CM. Pernambuco valdes därför att avvikelsen från anbefllad kurslinje då skulle bli väsentligt kortare och därför att förhållandena dår med konsulat etc var att föredraga.

17.12 kl 11.40 avlämnat Scanias folk i dess livbåtar å Pernambucos redd och sedan återtagit nordlig kurs.

22.12 sammanträffat med Uruguay igen kl 08.

25.12 sammanträffat med mt Saturnus

3.1 43 anlänt Skopen, avgått 4.1 kl 09.30

SCANIA 13.12 42

6.1.43 anlänt Kristiansand där Nordstjernan kl 20.40 påseglats till ankars av en tysk kolångare, blivit läck och måst förhalas till kaj.
7.1 43 Uruguay Och Saturnus avgått med ankomst till Göteborg 8.1 em
Nordstjernan kvarligger för tätning och prov rep.

(Se vidare Nordstjernan 6.1.43)

UD H-1386 Gtbg-trafik allmänt

Telegram till CM från ms URUGUAY 16.12 kl05.35

MS Nordstjernan återvänder Pernambuco Brsilien med skeppsbrutna från ms Scania Vi medfölja tills svar ingått huruvida vi skallfortsätta resan norröver på egen hand godhetsfullt meddela snarast

Telegram CM till ms Uruguay 16.12

Ni äger själva avgöra huruvida ni på grund av omständigheterna böra åtfölja Nordstjernan till Pernambuco. I vart fall bör samsegling på hemvägen återupptagas snarast. Tidigare samseglingsinstruktioner Uruguay Nordstjernan Saturnus oförändrade meddeka ert beslut = CM

Telegram CM till Nordstjernan 17.12 kl14.15

14.30 GMT avlämnas Scanias besättning Pernambuco redd 3½ miles från land. fortsätter egna båtar. Kapten Scania anhåller rederiet meddelas.Sedan devieringen från ursprungliga kursen gått 14½ knop. Ingen forcering som angivits styr nu för återförening med Uruguay = Holmberg

---

UD HP80c 3509

TELEGRAMVÄXLING OM KRIGSMATERIALLASTER

Ch.telegram beskickn. Buenos Aires till UD 25.3 43

88 i Utrikesministeriet har man idag uttalat en bestämd förmodan att anledningen till de senaste torpederingarna av svenska fartyg vore transport av krigsmateriel från USA till Sydamerika. med de fria fartygen. Detta gällde bl.a Scania,som jämte ett annat svenskt fartyg lossat sådan materiel i Montevideo för vidare befordran till Paraguay.Man syntes vidare sätta svårigheterna från tysk sida röramde lejdtrafiken i visst samband med dessa transporter

Ch,telegram Swedel NY från UD 26.3.43

Argentinska UD låter förstå Scania och annan svenskbåt medfört krigsmateriel till Montevideo f.v.b Paraguay. Är det sant? Vad bruka våra fria båtar på den traden lasta? = Cabinet

Ch.telegram Swedel NY till UD 27.3.43

364 primo Edert ch. 291. Scanias sista resa Montevideo daterar sig nov. i fjol. Enligt manifestet,som uppvisats här, medfördes på genomgående

SCANIA 13.12 42

Bladings Asuncion via Montevideo följande: 39 lådor telefonmaterial märkta Commando in Jeffe Ejercito Nacional, Asuncion. 169 lådor köttkonserver .

25 lådor knivar och gafflar och skedar. 8 lådor dykarytrustningar med olika märkningar. 72 lådor lastbilarlmärkta Government of Paraguay. Avskeppare av samtliga partier Paraguayna Embassy, mottagare Consul General of Paraguay,Montevideo notify Comando in Jefe Ejercito.
Secundo: Agenterna ännu ej lyckats spåra skeppningar med annan båt men fortsätta undersökningen.
Tertio: Agenterna förklara att de aldrig mottagit några instruktioner från redarna att vägra mottaga krigsmateriel, De ha likväl av oss underrättats om de svenska reservationerna. Beträffande Americas Warrants.- Frågan har tidigare ej varit aktuell. Norton Lilly säga att de svenska båtarna på Sydamerikatraden som handhafts av dem ej fört krigsmateriel "Unless misdeclared and such misrepresentation not detected." En del dynamit skeppades tidigare till Argentina, men såvittkänt var dessa avsedda för civila ändamål. =Swedel

Ch.telegram Swedel till UD, 30.3.43

372 primo Norton Lilly meddela att det efter närmare undersökning av lastvagnarna - vårt ch 364 primo - vore 1½ tons Chevrolet cargotrucks. Secundo Thor Eckert försäkra att heller intet annat fartyg medfört krigsmateriel. =Swedel, NY.

Ch,telegram UD till Svea, Buenos Aires, 3.4.43

Intet framkommit som bestyrker sänkningsorsaken varit krigsmateriel,edert fh 88. Enligt besked Rio uppgavs vid Scanisa sänkning skälet vara just att hon förde hudar och ull, alltså kontraband,dest. till USA. På sista resan till Montevideo medfördes enligt manifestet ej krigsmateriel. Etna prejades av ubåt i juni 42 och frigavs sedan det konstaterats att lasten, varav en del krigsmateriel, ägdes av lastmottagare i Argentina Brasilien Svenska agenter NY säga att svenska fartyg till Sydamerika ej numera medföra krigsmaterial. Anledningen till stoppet i Göteborgstrafiken är alltjämt norska båtarna i Göteborg = Cabinet

---

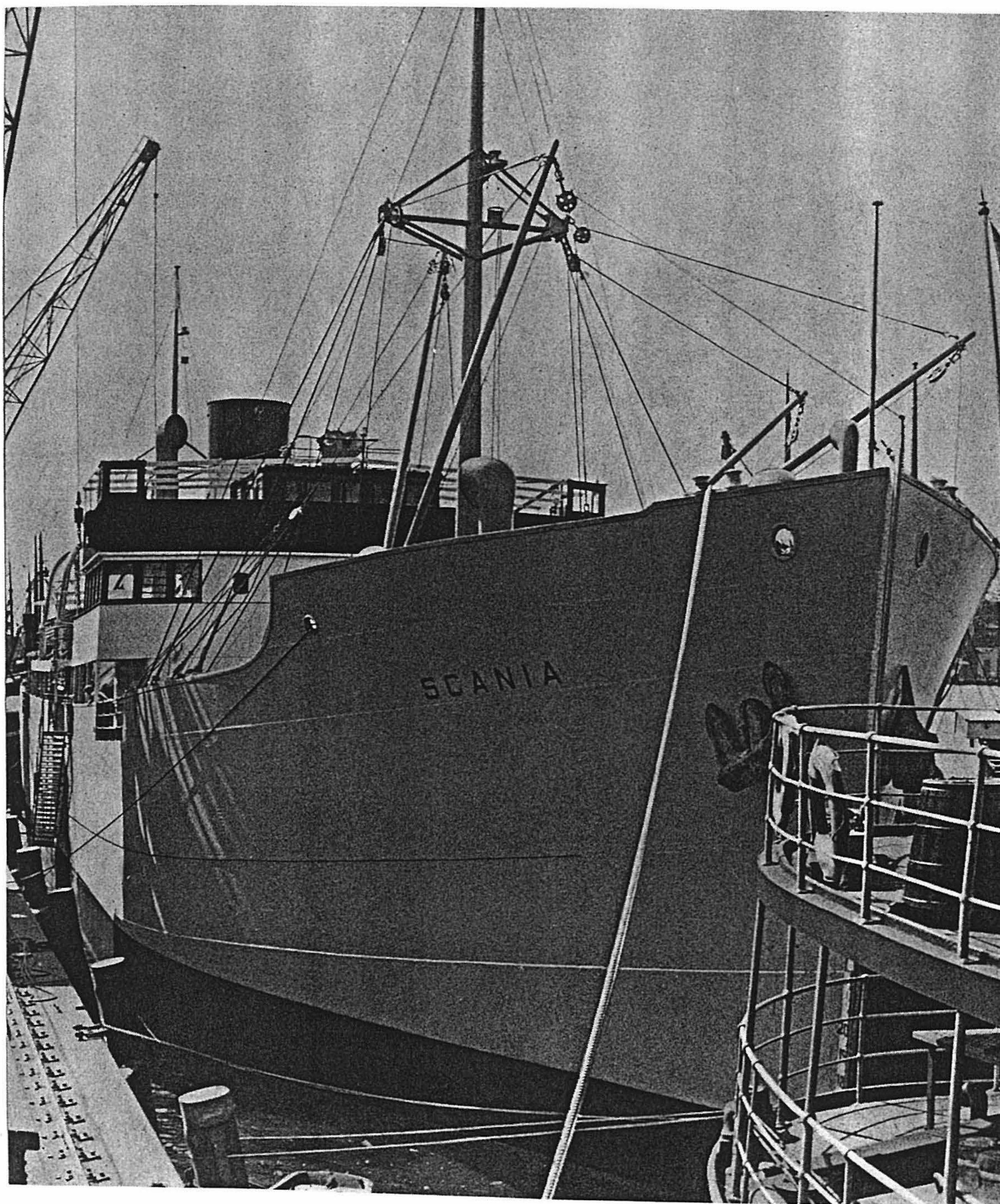
Egna noteringar

SÄNKT AV U-176, R.Dierksen

Scania stoppades och sänktes med sprängladdningar av U-176, Korvettenkapitän Reiner Dierksen, 13.12.42 på N.01.36'- W 32 22'.- U-176 lämnade sin bas i Lorient 9.11 42 på sin andre Feindfahrt med uppdrag att operera utanför Pernambuco. Den 27.11 sänktes Holländska Polydorus på 4922 brton på resa Liverpool-Freetown med 1657 ton militära förråd på N 9 1'- W 25 32' varvid 2 av de 80 ombv dödades. Sedan dröjde det ända till 13.12 då Scania dök upp, och sänktes med " scuttling charges." . Nästa offer blev engelska

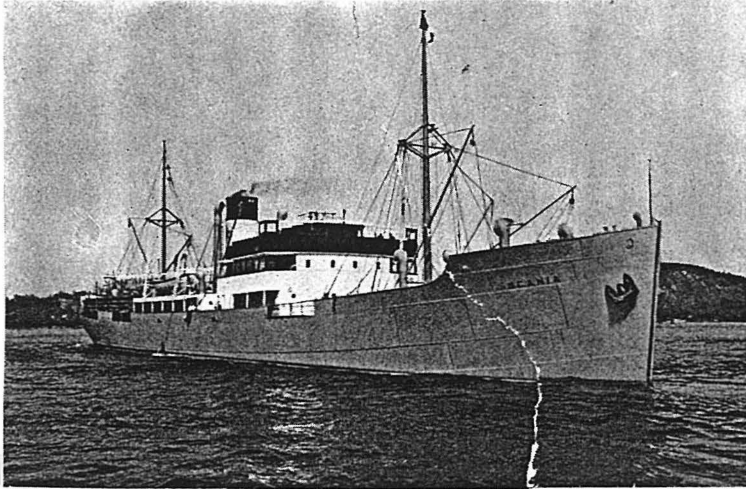
SCANIA 13.12 42

ss Observer på 5881 brton, på resa Mersin & Table Bay - till Baltimore via Trinidad med 3000 ton krommalm och 81 ombv varav 9 man kanonbetjäning. Torpederad sjönk Observer inom 60 sekunder och endast 15 man överlevde. Position S.5 30'- W 31 0'. Då hade ubåten förföljt henne i 50 timmar och skjutit bort flera torpeder. - Sedan var U-176 till havs i ytterligare 2 månader utan någon sänkning och återkom till Lorient 18.2.43 - Den 6.3.43 gick U-176 ut igen för att operera i Florida Strait. Den 13.5 43 sänkte U-176 på N21 25 - W 76 40 amerikanska ammoniaklastade tankfartyget Nickeliner på 2249 brton och barlastade kubanska tankern Mambi på 1983 brton varvdi 23 man på den sistnämnda dödades. På kvällen 15.5 sänktes U 176 med man och allt (53) NO Havanna av US bombs och kubanska patrullbåten SC13 med sjunkbomber. (Se G.Jones:" The month of the lost U-boats" s 77)



SCANIA 13.12 42

Enligt Lloyds War Losses bestod Scanias last av 1200 ton ull, 1000 ton hudar och på däck 50 ton saltade hudar i tunnor.



Historik

Motorfartyg på 1547 brton byggt 1934 vid Kockums i Malmö av stål.
L. 86,6 B. 12,5 Tillhörigt red AB Svenska Lloyd (R.Bökman) i Göteborg. 2175 d
Scania, Sicilia och Gdynia, byggda 1934, var rederiets första motorfartyg.
Open shelterdäckare. Halvback, kryssarakter, isförstärkt skrov. En 7-cyl
4-takts enkelv. kompressorlös Kockum -MAN-motor på 1440 ihkr.Drygt 12
knop på last. 5 luckor.2 helsvetsade master av stål med fällbara topp-
stänger. Simplexroder, el. ankarspel.I brygghuset 5 dubbelhytter för pass-
agerare med inredning i mahogny, matsalong och en röksalong tapetserad
med ljusgrön guldmönstrad oljemålad jutevävt,samt befh svit. Sjösatt 28.4.
1934 ,lev 3.7. Avgick på jungfruresa från Göteborg 9.7.34 med full
last och passagerare (rundrese) till Neapel, Civita Vecchia, Genua,
Barcelona, San Feliu och Marseille. Befh 1934-37 var Axel Rosenlund som
den fick Gdynia. Karl Isac Jansson förde sedan Scania ända till slutet.
Ett par resor tidigare hade Scania prejats av en tysk ubåt men fått
fortsätta med avskedshälsningen;" Nästa gång ni kommer blir ni sänkta."

Ian A.Millar

American Report on sinking of Scania

Swedish ms Scania was sunk by placing of time bombs aboard by crewmen from U-176 after boarding her in position 01 36′North- 32 22′West. She was en route from Montevideo to Philadelphia with a cargo of hides & wool.She was on a course 325 degrees,speed 10½ knots,one lookoutman. Weather was clear,sea smooth, wind SE. The sub was sighted at 15.00 hours approx. 1½ miles astern on STB quarter. The

SCANIA 13.12.42

The sub rapidly approached and signalled Stop,Stop, which was done. About 500 yards off the sub signalled "send over lifeboat with papers." This was done by the chief officer who returned with orders that the Scania had to be sunk as she was carrying contraband goods for USA. The crew had 30 minutes to leave the ship. The Sub commander kept all the American manifests,crew list and Bill of Health. At 15.50 the crew, 25 in all. left the vessel in boats fully provisioned for at least 30 days. Soon after, a small boat left the sub with 3 men aboard andproceeded to the Scania. They placed time-bombs onboard and at 16.55 hours 4 explosions shook the vessel which sank shortly afterwards. The lifeboats made fro the Brazilian coast. On 16.12 they sighted 2 swedish vessels, Nordstjernan and Uruguay,and the captain of the Uruguay took the survivors aboard and landed them at Pernambuco on the next day. The crew gave this desctiption of the sub: " Mediumsized,newly painted in light grey with lighter diagonal stripes, rounded bow with flare at top, one large gun forward and one smaller aft, machine gun on after part of conning tower, open side vents, wire cutter, estimated speed 15-18 knots. The Sub commanders name was said to be Kapitän Schultz (incorrect: it was Dierksen) He was described as tall,bearded, medium weight, tanned.He looked as if he sunbathed every day. 23 Germans were counted on deck.Her insignia was a white sailing ship ,keel of which rested on the cross bar of a heavy grey cross.The upright mast of the cross partly formed the mast of the sail.The Germans treated the crew well and the chief officer was told that all neutral vessels carrying goods to the USA were subject to be sunk.

UTKLIPPAN 13.12 42

RAMMAD OCH SÄNKT VID GJEDSERSPÄRREN AV UPPHINNANDE OLDENBURG AV HAMBURG.

Rapport

Avgick Västerås ons 9.12.42 destinerad till Herrenwyk, Lübeck med rumslast av 2133 ton järnmalm. Djupg F 17′9″ - A 18′3″ 19 ombv
Rammad akterifrån av ss Oldenburg sön 13.12 kl 06.25 vid rundning av den svarta bojen vid Gjedserspärren.Vind WSW 4, mörkt,klar sikt. Ie styrmans vakt. Även befh på bryggan. Utkiken sedan kl 06.05 på bryggan. Oldenburg, troligen i barlast, iakttogs först ungefär 30 akterifrån STB, fart ock kurs obekant.Utklippans kurs SW ½S, fart 7½ knop. Någon minut senare rände Oldenburg , efter att ha blåst 3 korta signaler i ångvisslan, på Utklippan som fick stora skador ner under vattenlinjen akter om storriggen och sjönk på 12-15 meters djup. Inga signaler gavs från Utklippan. Oldenburg ett stort fartyg på 8000- 10.000 ton.

Befh berättelse

Ons 9.12 kl 11.30 avgått från Västerås med lots ombord ass. av bogserbåten Thor för rundsvängning till kurs i isränna. Kl 19.30- 22 slussat i Södertälje och mönstrat 2e maskinist och smörjare. Fortsatt resan inomskärs med lots till Kättelö där fartyget uppankrades för natten tors 1.12
Fre 11.12 07 lättat ankar och fortsatt inom svenskt vatten utomskärs. Vind S. 2-3, disig luft, stundtals tjocka. Kl 19.45 fått lots vid Skäggenäs. Fortsatt u. dennes ledning till Kalmar där lotsen avlämnades. Fortsatt.
Lör 12.12 kl 20 passerat Smygehuk och satt kursen enligt erhållna anvisnin(
Sön 13.12 04.25 passerat vaktfartyget på position 21 där stoppsignal gavs och en tysk officer kom ombord och lämnade nya kursanvisningar.Officeren upplyste att lotsningen genom spärren för tillfället var inställd, varför resan kunde fortsättas utan lots och enligt erhållna kursanvisningar Kl 06.22 passerades den svarta spärrbojenpå 50 meters avstånd om STB. Omedelbart därefter varskodde utkiken att ett fartyg akterifrån närmade sig med hög fart så att fara för kollision ansågs oundviklig. Kl 06.25 rammades Utklippan hårt mitt för aktermasten STB och krängde hårt över åt BB. Maskin stoppades och alle man beordrades på däck, för att klargöra och fira livbåtarna. Befh och styrmannen skyndat akteröver för att undersöka skadorna och fann att presenningarna på lucka 3 och 4 buktade uppåt, tydligen på grund av att inströmmande vatten pressade luften i rummet uppåt. Lucka 4 öppnades på förkant STB och man fann att vattnet redan stod i höjd med tunneltoppen och att stora vattenmassor forsade in BB ankare fälldes för att hindra fartyget att driva mor spärrnätet. Då läcktätningspresenning hämtats fram låg redan akterdäcket i jämnhöjd med vattenytan och det gavs ingen tid att försöka täta läckan. BB båt lade

UTKLIPPAN 13.12 42

redan en stund tidigare lämnat fartyget och då detta nu började svänga STB-sidan mot vind och sjö blev det nödvändigt att lämna även med STB livbåt. 20 minuter efter kollisionen sjönk Utklippan med aktern före på 12-15 meters djup med halva skorstenen och båda masterna över ytan. BB livbåt rodde bort till och upptogs av ss Oldenburg av Hamburg, vars namn då kunde konstateras. STB båt upptogs av ett vaktfartyg som kommit till platsen och till detta fartyg överfördes sedan de som tagits upp av Oldenburg. Besättningen stannade ombord i vaktfartyget tills ett annat fartyg införde dem till Warnemünde där marinmyndigheterna tog hand om dem. ss Oldenburg tog ombord båda livbåtarna. Skepps- och maskindagbok samt övriga fartygshandlingar hunno icke medtagas.

Hälsingborg 18.12 42
Per Henriksson
Befh

Kompletterande uppgifter på annan blankett

Flera fartyg följde Utklippans kurs.Den närmast följande ss Oldenburg skymdes av den egna skorstenen och upptäcktes från bryggan först ögonblicket innan rammningen. Utklippan erhöll en kraftig stöt och krängde hårt över åt BB. Omedelbart därefter stoppades maskinen. Egna fartygets lanternor brunno klart. Besättningensstillhörigheter blevo kvar ombord. Genom vicekonsulatets i Rostock försorg ordnades så att hela besättningen redan nästa dag med färjan kunde hemsändas över Helsingör-Hälsingborg. Myndigheterna visade stor förståelse och hjälpsamhet.

Crew list

Befh Per Henriksson, Skillinge, 29.6.99
Ie styrman Karl Anton Holmgren, Stockholm, 30.4.93
2e styrman Gustav Holmkvist, Sveg, 31.12.12
Ie maskinist J.A.Malmström, Landskrona, 22.3.82
2e maskinist Edvin Ludvig Orrwinge, Stockholm, 2.10.03
Stuert Anton Ragnar Widén, Mora, 20.1.10
Kock Bror Birgersson, Skillinge, 3.12 06
Mässuppassare Herbert Hellström, Gävle, 7.7.21
Matros Josef Fredrik Andersson, Norrköping, 19.3.95
Matros S.Kjellström, Norrköping, 13.3.07
Matros Birger Johansson, Snöstorp, 12.10.97
Lättmatros Arthur Lindberg, Kinna, 13.8.15
Jungman Ivar Andersson, Malmö, 19.8.23
Jungman Karl Fabia Dahl, Hälsingborg, 6.9.12
Smörjare John Larsson, Stockholm, ~~20.9.99 (Finsk)~~ 7.2.07
Eldare Matti H.Andersson,Stockholm, 20.9.99 (Finsk)

forts

UTKLIPPAN 13.12 42

Crew list forts

Eldare Åke Siggesson, Stockholm, 25.9.14
Eldare Ernst Nilsson, Visby, 2.19.21
Lämpare Roy Andersson, Kristinehamn, 16.5.15

Sjöförklaring i Hälsingborg 21,12 42 kl 11

Sakkunniga: Fartygsinspektör Victor Hansson & Sjökapten N. Hammar
Avlastare: Ställbergs Gruv AB i Ludvika.
Lastemottagare: Firma Hochofenwerke in Herrenwyk ,bei Lübeck.
Last och frakt försäkrade i Tyskland.
Fartyget krigskaskoförsäkrat i SKN.
Sakkunniga ställt följande frågor:

1) Huruvida fartygets lanternor varit rätt avskärmade?
2) Hur lång tid före kollisionen det iakttogs att lant. brunno klart?
3) Om det iakttogs att speciellt akterlanternan brann klart efter koll?
4) Huruvida någon kursändring företagits minuterna före kollisionen vid passerandet av den svarta spärrbojen?
5) Huruvida ingen av befälet observerat den akterifrån kommande ångaren innan utkiken varskodde om densamma?
6) Om det icke varit lämpligt att medelst signal i ångvisslan söka väcka den påseglande ångarens uppmärksamhet då densamma iakttogs oroväckande nära och icke syntes vilja hålla undan?
7) Var livbåtarna utsvängda och materielen i författningsenligt skick?

Befh Henriksson: Utklippan gick vid tillfället med sin högsta fart, 7½ kn knop. Alla lanternor brunnit tillfredställande såväl före som efter kollisionen. Före rundandet av spärrbojen var fartygets kurs S½W och vid rundandet ändrades kursen till W½ S som hölls vid kollisionen. Morgonen var mörk men sikten rätt god. Lanternor från flera fartyg syntes akterut. Befh stod på bryggans BB-sida då utkiken slog i klockan. Befh strax därpå gått över till Ie styrman som stod om STB. Ie styrman sagt:" Det ser ut som han rammar oss!" om ett akterifrån kommande stort fartyg som då var högst 50 meter akter om Utklippan. Några sekunder senare hördes backsignal från detta fartyg.Befhinte vidtagit någon manöver eller givit någon signal eftersom ingen anledning funnits därtill. Det andra fartygets fart måste ha varit dubbelt så hög som Utklippans men av kollisionsstöten att döma hade hennes backmanöver dock hunnit verka något. Seglingsrännans bredd på platsen sannolikt ca 500 meter. BB båt sjösatts strax efter kollisionen, STB båt 5 minuter innan fartyget sjönk (20 minuet efter kollisionen). Åtminstone någon av besättningen hade tagit på sig livbälte. Livbåtarna förts utsvängda och all materiel varit i författningsenligt skick.

UTKLIPPAN 13.12 42

Ie styrman Holmgren: Utklippan passerade spärrbojen kl 06.22 med 7½ knop eller möjligen något mindre till följd av vind och sjö. Strax därefter hade utkiken, som stod på bryggan, ropat:" Här kommer det en båt som ser ut att vilja köra på oss!" Ie styrman uppskattar avståndet till detta fartyg till 40-50 meter. Han ropade till befh att fara för kollision förelåg.Tidigare hade Ie styrman sett lanternor på fartyg som närmade sig akterifrån och förmodligen därvid även sett Oldenburgs lanternor, men han hade haft sin uppmärksamhet riktad förut. Oldenburgs lanternor brunnit klart. Inget minne av någon signal från Oldenburg. Cirka 2 minuter efter det utkiken varskott kom kollisionsstöten som var mycket kraftig. Oldenburg någon minut legat kvar i samma läge som i kollisionsögomblicket och sedanbackat undan. BB båt sjösatts 5 minuter efter kollisionen. Utklippan sjunkit efter c:a 15 minuter. När Ie styrman märkte den överhängande kollisionsfaran hade han övervägt om det fanns något att göra men han hade inte funnit anledning till någon åtgärd från Utklippans sida eftersom Oldenburg var upphinnande fartyg och som sådant väjningsskyldig.

Befh: Tillfrågad om utkikens plats uppgivit att utkiken åtminstone tidigare stått på backen och att han inte lagt märke till att utkiken ändrat plats.Befh hört någon klockklämtning. ((Utkiken hade 06.05 flyttat från backen upp på bryggan.))

2e maskinist Orrwinge: Vakthavande i maskin. Känt en stöt kl 06.25 och genats antecknat tiden på en tavla.Strax därpå hört ropet:" Alle man på däck!" Stannat kvar i maskin och kl 06.27 beordrades stopp. Han stoppade då maskinen men stannade kvar för vidare order. Först då vattnet börjat strömma in i maskinrummet från tunneln insåg han att faran var överhängande och gick upp på däck. Besättningen höll då påatt sätta STB livbåt i sjön. När STB båt roddes undan från fartyget sågs en strålkastare spela över vattnet men han visste inte varifrån.

Matros Andersson: Som utkik stått på bryggan sedan 06.05 efter att dessförinnan ha stått på backen. Sett lanternorna från flera fartyg akterut. Lagt märke till att lanternorna från det fartyg som senare visat sig vara Oldenburg, närmat sig, men inte funnit något anmärknings värt i det förrän han hörde 3 korta signaler från detta fartyg som då var c:a 250 meter akteröver. Varskott Ie styrman om faran. Sedan sprungit ner och purrat ut frivakten. Gått högst en minut från det han varskott om faran och fram till det kollisionen inträffade. Håller för troligt att Oldenburg haft dubbelt så hög fart som Utklippan men saktat farten före kollisionen. Gått till BB båt som sjösatts c:a 3 minuter efter kollisionen.Utklippans lanternor brunnit klart.

Jungman Dahl: Till rors från kl 06 och hade vid kollisionen sedan 3-4

UTKLIPPAN 13.12 42

minuter styrt kurs W½S,och haft sin uppmärksamhet riktad framåt. Hört utkiken ropa:" Båt akterut!" och därpå Ie styrman ropat :" Han kör rätt på oss! Några sekunder därefter kom kollisionsstöten. Befh beordrat folket i båtarna Dahl gått i BB båt. Utklippans lanternor brunnit klart.

KK memorial 8.2.43

Den tyska ångaren var synbarligen ett upphinnande fartyg och borde såsom sådant ha väjt undan för Utklippan. Då det emellertid vill synas som om det upphinnande fartyget varit ganska nära Utklippan då hon girade vid spärrbojen, borde Utklippans vaktbefäl hava avgivit först en lång lystringssignal i ångvisslan och därefter STB-signal när själva giren påbörjades.

Ex officio Bo Bergström

KK fann 23.2.43, sedan sjöåklagaren 17.2 utlåtit sig i ärendet, att detta icke föranledde annan åtgärd från Kollegii sida än att Utklippans befh skulle tillställas ett ex av sjötekn. konsulentens yttrande för kännedom.

SKNEIII 252 Anmälan 14.1.43

Rederiet först 14.1.43 i brev till SKN anmält att Utklippan förlist. "Vi ha i det längsta dröjt med att insända denna anmälan i avvaktan på besked från Switzers bergningsenterprise beträffande bärgningsmöjligheterna, men har sådant besked ännu inte ingått."

Rederiet 20.1.43 i brev till sin agent i Köpenhamn,Heckscher& Son

Av edert gårdagstelegram framgick att Switzers ansågo bärgningsmöjligheterna ganska hopplösa, men som ni sett av vårt svarstelegram igår dela vi icke denna ståndspunkt. Dels meddelade fartygets befh vid sin hitkomst att han ansåg bärgningsmöjligheterna som jämförelsevis goda, och dels ha vi hört från ett flertal andra sjökaptener som passerat Utklippans olycksplats under den gångna månaden, att med det lägetoch vattendjup som är förhanden,det ej skall möta några större hinder att lyfta fartyget. Att bemärka är ju att kollisionsskadorna böra vara helt små då ju fartyget sjönk så långsamt. Man kan beträffande detta ev bärgningsföretag ej undgå att draga paralleller med bärgningen av svenska ss Oddevold, som för ett par år sedan sjönk efter kollision utanför Kiel.Detta fartyg, som även var malmlastat,rammades midskepps av ett större fartyg och sjönk på några minuter med förlust av flera människoliv.Vattendjupet var ungefär detsamma som föreligger i Utklippans fall. Sedan emellertid det tyska bärgningsbolaget lossat ca 800 ton malm lyckades de lyfta fartyget som sedermera bogserades till Sverige för reparation. Om man nu jämför detta med ss Utklippan så skulle ju ett bärgnings företag beträffande Utklippan ställa sig mycket fördelaktigare tillföljd

UTKLIPPAN 13.12.42

Utklippans stora luckor, varför det inte skulle vara någon svårighet, anse vi, att med en pontonkran lossa upp säg c:a hälften av lasten och sedan lyfta henne med ett par kraftiga pontoner,men detta blir ju fackmannens sak att avgöra.

Torsten Carlbom
Rederiet för ss Utklippan

Brev till rederiet,Köpenhamn 18.1.43,från Heckschers

Switzers vill kunne foretage en dykkerundersögelse af skibet for kr 3000 men det er dog tvivelsomt om denne undersögelse vil faa nogen verdi,thi Switzers betragter bjerging av skibet for absolut haablös. Dette skyldes saavel ladningens art og den omstendighed at Switzers nu har saa månge bjergningsarbejder foreliggende i de Danske farvande, at de ikke tror at faa noget bjergningsmaterial disponibelt i resten af indevaerende aar. Ladningen: De meddelte oss at ladningen bestod af finmalm, vilket vi forstod er ertz i pulveragtigt form, men vi maa dog meddele at de Tyske ladningsejerne oplyser oss at ladningen bestaar af " stückiges Erz ." Denne slags erts har de övrige mindre Danske bjergerne ingen hjaeplmidler til at faa op af skibet, og vi kan naevne,at en lignende lasning i sunket dampef taet ved Sjaellands kyst af samme grund har maattet opgives. Då Switzers heller ikke kan give sig af med ladningens bjergning og da Utklippan i hvert fall ikke kan haeves,uden at ladningen först tages ud, betyder dette i virkeligheden at der i hvert fald ikke fra Dansk side kan gennemföres nogen bjergning af Utklippan, hvilket vi saa meget mere beklager som vi fra förste instans havde haabet at kunne bidrage til redningen af denne baad. Hvis det heller ikke fra Tysk side kan gjennemföres bjergning af fartöjet betyder det at man fra Tysk side vil fortage en bortsprengning af Utklippan? Hvis en saadan bortsprengning kan forventes og hvis der ombord skulde findes ting som rederiet gerne önske at forsöge bjerget, er de ikkeudelukket at vi for dette formaal kunde faa en Dansj bjerger til stedet, enten mod kontant betalning, eller hvis bjergerne kunde faa overladt for eksemple ankre og kaeder som ejendom.

((Malmlasten bestod av småkrossad malm, storlek 15-70 mm))

Vraket låg utbojat till det efter kriget då det röjdes bort i samband med skrotbärgning,

---

Civilhaveri

SKN skrev 23.1.43 till rederiet att " av sjöförklaringen att döma synes havreiet vara att betrakta som ett civilhaveri. Någon anledning för oss att i ärendet vidtaga någraåtgärder synes väl knappast föreligga."

Rederiet till SKN 17.3.43

Kaskoassuradörernas agenter i Göteborg skriva oss idag som följer:

UTKLIPPAN 13.12 42

Ref. till tidigare korrespondens beträffande Utklippan- Oldenburg be vi få meddela att vi idag mottagiet ett brev från kaskoassuradörerna,i vilket ni har anmodats sätta oss i förbindelse med Eder rörande Edra ersättningsanspråk under krigsförsäkringspolisen. Vi förstå av våra vänner, att de äro av den åsikten, att en försäkring tecknad på svenska krigsriskvillkor torde täcka förlusten ifråga, och anmoda kaskoassuradörerna Eder för dens skull att resa ersättningsanspråk under Eder krigsförsäkringspolis.Vad som är av stor vikt i denna sak är att Utklippan vid haveritillfället navigerade genom ett minfält efter instruktioner av en tysk marinofficer, vilket särskilt torde framhävas i Edert ersättningskrav. Även det faktum att det var förbjudet för Utklippan att ge de sedvanliga signalerna som annars skulle ha gjorts när fartyget girade strax före sammanstötningen med Oldenburg inträffade. Med hänsyn till innehållet i SKN:s brev till Eder, daterat den 23.1.43, skulle det kanske kunna vara lämpligt att ni nämnde att civilriskassuradörerna äro av den meningen att Utklippans förlust är att hänföra till krigshaveri."Vi avvakta Edert utlåtande i saken och teckna Högaktningsfullt

Torsten Carlbom & Co AB

Svar från SKN till rederiet 18.3.43

Vi hava att erkänna emottagandet av Edert ärade av den 17 ds,vars innehåll har bemärkts, men få meddela, att vi icke kunna finna att haveriet ifråga kan anses beröra krigsfrösäkringen. - Edra civilassuradörers uppgift om att det skulle hava varit förbjudet för Utklippan att giva sedvanliga signaler när fartyget girade strax föreekollisionen , är icke riktig,utan hade befh full rätt att giva dylika signaler. Vid sjöförklaringen har befh även uppgivit att han icke givit någon signal " enär någon anledning därtill icke funnits." - För vår del kunna vi icke finna annat än att kollisionen är att betrakta som ett rent civilhaveri, men vi hava givetvis icke någon som helst erinran emot attunderställa frågan dispachörens prövning.

Tyskarna betalat full ersättning

Den 22.7.43 träffades definitiv uppgörelse mellan Torsten Carlbom&Co AB i Stockholm och Oldenburgs rederiHAPAG i Hamburg ,innebärande att HAPAG ersätter det svenskarederiet med sammanlagt 765.000:- kr för förlusten av ss Utklippan. Härmed avsade sig Carlbom alla anspråk på ersättning från de svenska civilassuradörerna. Svensk assurans drabbades inte alls av Utklippans totalförlust.

Ej krig: SKN utbetalade 26.3.43 50 kr till Bo Bergström för utredning i frågan om förlisningen varit civil- eller krigshaveri, men denna utredning finns ej på SKN EIII vol 252.

Egaa noteringar

UTKLIPPAN 13.12 42

Historik

Laståndgare på 1664 brton byggd 1886 i NewCastle av järn .(Ex Trostan,Jersey)
L. 78,2 B 10,9 Tillhörig skeppsredare John Torsten Ingman Carlbom i
Stockholm som 1926 inköpt ss Trostan från London. 2300 dw. 700 ikr.
Carlbom utsågs till huvudredare i april 34 men Trostan hade inköpts redan
1926 från Stone & Rolfe i London. Ångaren byggdes 1886 som Jersey för ett
rederi i Cardiff. (Torsten Ingman Carlbom avled 15.7.47 endast 43 år gammal)
29.8.39 grundstötte Utklippan på resa Malmö-Lübeck i barlast vid Dragör i
Drogden men tog sig själv flott och gick in till Landskrona läck i 3 tankar.
4.12 41 gundstötte hon i Kalmarsund väster om djuprännan, strax W Grimskär
men tog sig själv flott och gick in till Kalmar för dykarundersökning. -
Den 20.3.40 utsattes hon för tyskt flyganfall vid Orkneyöarna och flera
brandbomber satte eld på fördäckslasten av kol (Se 20.3.40) -19.2.40
på Bergens redd kolliderade Utklippan med ss Kronprins Olav och fick
smärre skador på BB bog. På ingående till Luleå 12.6.42 med cementlast
från Slite fick hon på grund av maskinens äldre konstruktion inte till-
räckligt kraftig backmanöver och kolliderade med kajen så att stäven trycktes
in 12-19'.

x

HEMLIG

ETNA 14.12 42

TORPEDERAD I STORM OCH MÅNSKEN NÄR ENDAST BEFH VAR KVAR OMBORD.

Rapport

Avgick NewYork lör 28.11.42 destinerad till Montevideo via Santos ich Rio. Rumslast: 3367 ton styckegods, el.maskiner, stålpåt och tennplåt samt 1635 säckar post. Däckslast: på akterdäck till 1½ meters höjd 45 balar pappersavfall (waste paper) och 25 mindre kollin (parcels),täckta med presenningar & surrade med grov manilla. Djupg F 20'1'' A. 20'11" 27 ombv. Passagerare: en hund vid namn Bingo till Santos. Bunkers vid avgång från NY 1020 ton med en förbrukning av 11½ ton per dygn

Sänkt genom torpedering mån 14.12.42 kl 00.45 på lat N 17 43'- Long W 46 15' Vind ONO 24 sekundmeter, god sikt -ungefär halvmåne- regnbyar.Befh på bryggan samt utkik. En man skadad: lämpare Lindberg fått sina löständer sönderslagna av ett svängande livbåtsblock.

St Lucia 29.12.42
Oscar Ullfors
Befh

Journalutdrag

Lör 28.11 06.40 avgick Etna från Ankarplats vid New York med full last av styckegods och post. Däckslasten var väl surrad. Kl 09.10 lämnades lotsen varefter Etna först styrdes ca 300 sjömil till positioner angivna av U.S Naval Control i NY. Därefter sattes kurs i storcirkelnmot första destinationsorten.Resan forgick i övervägande stormigt väder till sön 14.12 kl 23.45 då fartyget prejades av en ubåt, troligen tysk, enär signaleringen med morselampa skedde delvis på tyska språket. Ubåten efterhörde destination ort samt vad lasten bestod av. Sedan ubåten av befh erhållit dessa uppgifter signalerade den att de ombv skulle lämna fartyget enär det skulle sänkas. Befh protesterade och hänvisade till att fartyget var neutralt och på väg delvis till neutral hamn (Montevideo).Ubåten vidhöll sin order med motiveringen att Etna ej tillhörde fartygen på den s.k. Göteborgstraden,varför man efter 30 minuter komme att sänka fartyget. Ubåten signalerade avslutningsvis att när alla lämnat fartyget skulle detta meddelas med signaler från livbåtarna. STB båt sattes ut i lä under befäl av 2e styrman Nilsson och bemannade med 3e maskinisten,matroserna Lundberg och Lorenz, lättmatroserna Mathiesen och Leyenda, donkeyman Ribe, smörjare Ciss, eldare Gustavsson, lämpare Saldanka och mässuppassare Palmeira. 2e styrman hade order att ro bort från fartyget eftersom detta på grund av den höga sjön och hårda vinden måste svängas runt för att möjliggöra sjösättning av BB livbåt. Styrman Nilsson fick även order att kvarstanna vid platsen för torpederingen, då kapten Ullfors avsåg att medfölja BB båt för att senare skifta till STb båt. Fartyget togs därefter runt.Ubåten började ånyo anropa med morselampa och Ie styrman svarade från Bryggan. Ubåten ville ha uppgift om avgångshamn

ETNA 14.12.42

befraktaren. Som svar signalerades från aEtna "New York" och " Swedish Brazil Line," varjämte orsaken till att fartyget togs runt meddelades. Ubåten signalerade en varning mot att använda radiosändaren . Då Etna tagits runt firades BB båt bemannad med resten av besättningen med undantag av befh, Ie styrman, timmerman, matros Karlsson och matros O'Malley. Fartyget drev hastigt runt igen i sjöhävningen varefter livbåten roddes till STB-sidan där de övriga tog sig ner i båten. Då befh som siste man skulle lämna fartyget avsköts torpeden och exploderade kl 00.45 ungefär midskepps BB. Av stöten kastades befh från relingen ner i livbåten medan 2 man i båten slungades ut i sjön men de kunde omgående halas upp igen. Etna fick hastigt växande slagsida och sjönk inom 5 minuter.BB-båten hade dessförinnan rotts bort från det sjunkande fartyget. Positionen vid torpederingen var N 17 43'- W. 46 15' uppskattningsvis 820 miles rv N75°O från Barbados ,Brittiska Västindien.BB båt var bemannad (se ovan) varjämte den till Santos destinerade hunden Bingo räddats med i båten. BB-båten kvarstannade på olycksplatsen till dagningen och försök gjordes hela natten att få kontakt med STB-båten genom bluelights och lampsigmaler. men utan resultat. Endast vrakdelar från Etna siktades vid ett par tillfällen. Efter dagningen sattes segel och beslöts att söka uppnå Barbados så länge vinden var gynnsam. Kl 07 börjat segla i västlig riktning. Därefter fortsatt segla under tidvis avsevärt hårt väder, och med den bästa dygnsdistansen av 135', till fredag 18.12 då rådande vind och sjöhävning gjorde det lämpligare att fortsätta mot Martinique eller St. Lucia. -Mån 21.12 pojats kl 10 fm av ett lastfartyg,men då båten befann sig endast 35' från land ansågs efter överläggning att det inte var tillrådligt att försöka bordaångaren i den grova sjön. Samma dag kl 20.30 rundat södra udden av St Lucia. I Dagningen 22.12 angjordes byn Cannaries samt därefter fortsatt mot Castries. Kl 08 erhölls bogsering av en motorbåt från U.S.Navy och kl 09 anlänt till Castries,St.Lucia, B.W.I. Besättningen blivit mycket väl emottagen ochomhändertagen av olika myndighetspersoner och utplacerade på olika hotell i staden.

Anmärkning: Det har sedermera ingått meddelande att STB båt anlänt till Barbados. Då Etna sänktes fanns ombord bla. följande förråd: 835 ton bunkerkol, 860 liter maskinoljor, 393 liter cylinderoljor,586 l. fotogen samt proviant av skilda slag till ett värde av 9345 kr

Castries,St.Lucia 29.12 42

Oscar Ullfors

Befh

ETNA 14.12.42

SJÖförklaring på vicekonsulatet i Port Castries,St.Lucia,29.12.42

Vicekonsul Gregor Peters.
Befh ingivit journalutdrag & rapport på engelska språket samt en lista på de 16 i BB livbåt.

Konsuln noterat att befh ingivit dessa rapporter ochatt "the following true evidence before me; " Ie styrman, Chiefen,Timmerman , stuert och matroserna Karlsson och O'Malley.

They all were given 30 minutes to take to theboats. Due to darkness the u-boat could not be seen. Captain cabled on arrival to the owners in Helsingborg and to the NY-agents,Thor Eckert Co ,17 battery Place. The consul cabled the foreign minister,Stockholm.

Steward Montagu speaks highly of the behaviour of officers and seamanship being an old sailor for 32 years.All other members present are in full accord with Montagus remarks. They all state that they had no time to save any of their personal belongings.There was a strong sea running at the time. It took the crew their whole time to get the boats away.All state that there was no possibility of saving the ship. Captain reported that the only injury he knows of is that trimmer Lindberg lost part of his false teeth.

Sjöförklaring på generalkonsulatet i New York tis 16.2.43 kl 11

T.f 2e vicekonsul Claes Carbonnier.

Befh Ullfors: Ingen av fartygets handlingar gått förlorad. I Huvudsak inget att tillägga utöver vad som intagits i rapporten,men han ville anmärka att , i betraktande av hans egna erfarenheter i BB båt och de besvärligheter han haft i denna under seglingen till St.Lucia,2e styrman Sven Einar Nilsson utfört en utomordentlig prestation att såsom enda befäl i STB båt så snabbt ha fört den i hamn. Särskilt tillfrågad uppgav befh att Etna haft svenska flaggan målad på sidorna och däcket och fört ljus nattetid. Vid torpederingen befann sig Etna på en kurs som självständigt valts av befh.Vädret var byigt med svåra dyningar och svår sjö. Månen tidvis lyst fram. Befh var i sin hytt då när vakthavande 2e styrman Nilsson kom in och meddelade att någon signalerade med lampa till fartyget från sjön.Befh omedelbart gått upp på bryggan. Först trott att signalerna kom från en nödställd livbåt.Fartyget hade därför inte stoppat omedelbart utan först sedan order härom givits genom signalering. Det hade dä förflutit 10-15 minuter från det första anropet. Då ubåten först befunnit sig långt akteröver hade det tagit en stund för den att komma upp tvärs om fartyget. Den hade aldrig kommit närmare än ca 500 meter. Sedan frågor om namn, last och destination besvarats kom order att lämna fartyget som

ETNA 14.12 42

skulle sänkas. Befh hade då protesterat genom signalering och framhållit att Etna var neutralt och delvis lastat för Montevideo, en hamn i ett neutralt land. Härtill svarats att Etna inte tillhörde fartygen i Göte - borgstrafiken. Ubåten hade inte kunnat siktas och befh hade inte talat direkt med någon ombord på ubåten. All kommunikation skett genom signaler med morselampa. Sedan definitiv order att överge Etna erhållits,hade befh stannat kvar på bryggan och fortsatt att signalera i syfte att ge den övriga besättningen tid att gå i båtarna. Signaleringen hade skett på tyska utom vid de första anropen och vid ett tillfälle då Ie styrman besvarat en fråga. Sannolikt förflutit en timme mellan det första anropet och torpederingen. Befh var ännu ombord när torpeden träffade. Befh kommit till den uppfattningen att 2 torpeder träffat Etna, annars skulle hon inte ha sjunkit så snabbt. Befh slungats ner i livbåten videxplosionen. Livbåten rotts undan ett 100-tal meter och man såg tydligt hur Etna sjönk med aktern före. Fartygets handlingar legat i en väska som befh lämnat till 2e styrman att ta hand om .Befh inte fått med sig några personliga ägodelar eftersom han kvarstannat på bryggan för att signalera.

Ie styrman Knafve: Etna gått med tända lanternor och belysta flaggor nattetid. Svenska flaggor funnits målade på sidorna, på däckshuset och på midskeppshuset. Ie styrman hade frivakt då han av 2e styrman kallats upp på bryggan. Där var befhsysselsatt med att morsera till ubåten som låg ungefär tvärs ut om BB. Ie styrman vid ett tillfälle skött morseringen medan befh hämtat väskan med skeppspappren i sin hytt. Livbåten var välutrustad och då den nådde land fanns halva vattenförrådet kvar och en stor del av provianten.

2e styrman Nilsson: Vakthavande efter midnatt på bryggan då plötsligt ett skarpt ljus siktats akteröver.Befh genast varskotts ochkommit upp på bryggan.Befh invändning att Etna var ett neutralt fartyg hade besvarats med en upprepning av ordern att lämna fartyget i båtarna. 2e styrman tagit befälet i STB båt som rotts bort ca3/4-dels sjömil från fartyget för att invänta befh. På detta avstånd hade fartyget fortfarande kunnat siktas,dock inte så tydligt att Nilsson kunnat se om det sjönk eller ej. Livbåten legat kvar på platsen till kl 10 f.m. Då Etna inte längre synts till och kontakt med BB båt inte kunnat erhållas hade segel hissats och kurs satts mot närmaste land. Efter 8 dygn 15 timmar nådde båten Barbados. Intet fartyg siktats under denna tid. Livbåten varit välutrustad.

Matros Karlsson: Blivit purrad kl 23.40 och gått upp på däck därhan,liksom den övriga besättningen, fått order att gå i livbåtarna. Var i BB båt som låg vid fartygssidan då torpeden exploderade. Eldare Jensen och matros O'Malley slungats i vattnet och befh, som stod i begrepp att som sista man gå i båten ,hade kastats ner i denna. Torpeden träffat om BB.Livbåten

ETNA 14.12 42

hade legat långsides STB. Båten roddes undan och efter 5-6 minuter sjönk Etna med aktern före.

Kockelev Larsson: Gått hög sjö vid olyckstillfället men inteblåst mycket. Väckts i sin hytt kl 23.50 av en av styrmännen och tillsagts gå till sin båt. Klätt på sig hastigts för att komma ut så fort som möjligt. Sedan han gått till livbåten hade det dröjt c:a 15 minuter innan torpederingen ägt rum. Vid explosionen låg livbåten på fartygets STB-sida medan befh klättrade ner som sista man. Då båten rotts 50-60 meter från fartyget sjönk det,vilkett tydligt hade kunnat iakttagas. Båten legat kvar tills detljusnat då segling-en motland anträtts. Båten i alla avseenden väl utrustad.

Eldare Holmgren: Väckts i sin hytt och fått order att gå till sin livbåt. När han kommit upp på däck sett ljus från morselampor. Från livbåten sett fartyget sjunka.

Lämpare Lindberg: Upprepat föregående vittnesmål. Int vid något tillfälle kunnat se ubåten.

Kocken Strömberg: Vaknat då det slgs stopp i maskin.Gått utpå däckoch där sett ubåten signalera till fartyget med en lampa.Fått order att proviantera livbåtarna.Sett Etna sjunka efter torpederingen.

(Detta protokoll på flygpostpapper kom till SKN från UD 29.6.43)

Crew list (Kompletterad från 3 listor)

Befh Oscar Loritz Ullfors,Stampgatan 15,Hälsingborg,23.7.03 H-b.
(Fört Etna sedan 1934 - hans första befäl)

Ie styrman Sten Rudolf Knafve, Nyhamnsläge,9.10.07 Nyhamnsläge (Sedan 1935)

2e styrman Sven Einar Nilsson, Våbylund, Källåkra, f.-05 (12.10.42)

3e styrmanJens S.Nörregaard, 16.3.22 i Taastrup,Danmark. (D)

Chief Carl Hagbert Sörensen, 11.7.97 i Köbenhavn (D)

Ie maskinist Eigil Rock Pallesen, 11.9.17 Nakskov (D)

2e maskinist Jozef Kowalewski, 29 år (Polack)

Stuert Harold Montagu, 4.10.87 i Liverpool (E)

Kock Sven Konrad Strömberg, Malmö, 4.3.18 Malmö (18.7.42)

Kockelev Olof Larsson, Gtbg, 24.9.08 i Västervik (okt 42) t.sjösssman -29

Mässuppassare Alcides N.Palmeira,30 år (Brasilianare)

Timmerman Karl Emil Lenberg, 10.8.90 i Ängelholm

Matros Karl Melker Karlsson, Hälsingborg, 23.11.12 Vikmanshyttan(30.11.42)

Matros Axel Lundberg, 40 år

Matros Frans Josef Lorenz, 22 år (Holländare)

Matros Keys Niel Edward O'Malley,11.11.15 i Chelsea,London (E)

Lättmatros Ebbe Thomas Christensen, 13.2 15 Köbenhavn (D)

Lättmatros Johan Mathiesen, 26 år (Norrman)

LättmatrosRaul Leyenda, 32 år (Uruguay)

Forts

ETNA 14.12 42

Crew list forts

Donkeyman Johan Arvid Ribe, 33 år (Lettland)
Smörjare Albert Ciss, 35 år (-"-)
Smörjare Karl Julius Andersen, 15.1.06 i Nybro (Dansk)
Eldare Erik Arthur Gustafsson, 49 år
Eldare Edmund Napoleon Holmgren, Byske, 17.6.11 i Byske (23.10.42)
Eldare Eivind Emanuel Jensen,3.8.20 i Haerm (Dansk)
Lämpare Axel Rudolf Lindberg, Gtbg, 20.10.95 i Gtbg (25.11.42)
Lämpare Nicodemos Salbanka, 36 år (Brasilianare)

Passagerare: STOR FRANSK PUDEL Hunden "Bingo" som skulle till Santos. Var med i befh båt, men vad som hände senare med Bingo finns det inga uppgifter om.

I Befh BB båt till Port Castries,St.Lucia, 22.12

Bfh med hunden Bingo, Ie styrman, 3e styrman, chiefen, Ie maskinisten, timmerman, stuert, kocken och kockeleven, matroserna Karlsson & O'Malley, lättmatros Christensen, smörjare Andersen, lämpare Lindberg, eldarna Holmgren och Jensen = 16 man

I 2e styrmans STB båt till Barbados 22.12

2e styrman Nilsson, lättmatroserna Leyenda & Mathisen, matros Lundberg, eldare Gustafsson, mässuppassare Palmeira, lämpare Salbanka, smörjare ciss, 2e maskinist Kowalewski, donkeyman Ribe och matros Lorenz = 11 man

---

Brev UD till dir. Sven Redig,Transmarin, 28.12.42

Förtroligt

Herr Direktör,

I anslutning till telefonsamtal har jag - för förtrolig kännedom - äran meddela att UD den 25 innevarande månad från Svenska Lastkommittén i NY mottagit ett föregående dag avsänt telegram av innehåll att det AB Transmarin tillhöriga ångf. Etna sänkts den 14 i samma månad,enligt från vederbörande Amerikanska marinmyndigheter erhållen underrättelse. Av besättningen hade 11 man införts till Barbados och 16 man till St. Lucia Den 26 innevarande månad ingick till UD från vicekonsuln i Port Castries följande telegram:" Captain Ullfors vessel torpedoed by probable german submarine 900 miles east St.Lucia master protested submarine commander prior firing torpedo all crew left ship 2 lifeboats stop master sailed here with 15 men no news second boat stop master cabled oeners also N.Y stop " Med anledning av det inträffade har UD avlåtit telegrafiska isntruktioner till beskickningarna i Havanna samt honorärkonsulerna i Bridgetown och Santa Lucia. J.Setterwall

Brev till UD från Beskickningen i Havanna 21.1.43

ETNA 14.12 42

Brev till UD från Beskickningen i Havanna,Kuba 21.1.43

Till Hans Excellens,Herr Ministern för Utrikes Ärendena
Sedan befh för svenska ss Etna av Hälsingborg, sjökapten Oscar Ullfors, hos vicekonsulatet i Port Castries, St.Lucia, skriftligen anmält fartygets krigsförlisning och vicekonsulataet i anledning därav upptagit sjöförklaring,får jag härmed vördsamt insända i original och avskrifter,dels befh ifrågavarande anmälan,deks vicekonsulatets protokoll över sjöförklaringen. Vid befh anmälan är fogad en förteckning å den grupp om 16 man av sjöfolke som ankom till Port Castries. En härstädes uppgjord lista över återstående 11 man som inkommo till Barbados, bifogas tillika. Jag får bekräfta att samtliga sjöfolket, tillhopa 27 man, räddats, att i den förra gruppen befunno sig 8 svenskar och 6 danskar och i den senare 3 svenskar,att de nyss nämnda 8 svenskarna och 6 danskarna nu befinna sig i N.Y.,dit de förpassat sedan det visat sig att ny hyra i närbelägen hamn icke kunde beredas dem och lägenhet till Buenoas Aires icke yppade sig ,samt att de 3 svenskarna i den senare gruppen f.n. vistas i San Juan,Puerto Rico, i väntan på att av sammaskäl förpassas till Förenta Staterna för hemresa. Det torde dröja någon tid innan ärendet kommer i det skick att en redovisning i kameralt avseende kan lämnas- Erik Wisén

---

Livbåtarna

STB livbåt i Barbados såldes i mars 43 genom SÅAF:s försorg för 20 pund vilken gav SKN en proveny på 192:37 kr.
BB livbåt i St.Lucia skänktes av konsuln till St.Marys College for Sea Scouts, eftersom den visat sig omöjlig att sälja.

UDHP80c 3509 Etna stoppad av ubåt även 1.6.42

Den 1.6.42 på resa USA-Sydamerika stoppades Etna i Sydatlanten av en tysk ubåt. Befh och Ie styrman rotts över med skeppshandlingarna. Lasten utgjordes av "ammunition & defence material" till Brasilien och styckegods till Argentina. Befh lyckats övertyga ubåtsbefh att Brasilianska Staten var mottagare av lasten. Ubåtsbefh begärt instruktioner från Berlin.Efter 10 timmars väntan tilläts Etna fortsätta resan. (se sid 11)

SKNEIII 248 Assurans

SKN 22.2.43 till rederiet för totalförlust 1.500.000:- samt en revers på 300.000:- löst 1.3.43

Effekter

SKN 6.5.43 till rederiet för effekter 21148:75
Befh Ullfors förlorat en stor garderob för 3920:- kr och instrument mm för 2921:- (Bl.a en kristallservis i 72 dekar för salongen 90:-, div.prydnadsaker & kuddar för salongen ävensom kaffeduk med servetter 100:- ochkontant

ETNA 14.12 42

i skeppskassan 200 dollars. Dessa poster vägrade SKN ersätta liksom hans solglasögon. Däcksbefälet förlorat sextanter och skrivmaskiner.
Ie maskinisten ett dragspel värt 280 dollars . Mässpojken förlorat Omega fickur 50 dollars och en plånbok med 153 dollars.Lämpare Saldanka satt upp 6 kostymer 300 dollars, 10 sidenskjortor 18 dollars,24 par strumpor,12 slipsar, fickur i guld 150 dollars, gold tie pin 15 dollars.2 el.rakapparater 30 dollars.

Egna Noteringar

Sänkt av U-217,Reichenbach-Klinke

Etna sänktes kl 04.51 CET 14.12 42 av U-217,Kapitänleutnant Kurt Reichenbach-Klinke, på N.17 50- long W 46 20. -U-217 sänktes 5.6.43 i Atlanten av plan från U.S. escort carrier Bogue då hon skuggade en komvoj tllsammans med andra ubåtar, vilka skingrades av planen. U-217 sjönk i en bombmatta på N 30 18- W 42 50 med hela sin besättning, 50 man,inkl kommendanten.
28.11 42 kl 06.40 avgick Etna på sin sista resa från NY. Hon började bli tröttkörd. Det var hårda påfrestningar på både folk och materiel. Särskilt ångpannorna visade många tecken på att vara för gamla. Tisdag 1.12 försämrades vädret med WSW 7-9 Beaufort pch den 2.12 rådde orkanartad storm med regnbyar och hög överbrytande sjö. Den 3-4.12 låg fartyget,hårt arbetande, mestadels och höll sjön. I befälsmässen ochen styrmanshytt krossades ventiler, svanhalsen till 5ans tank slogs bort, bunkerbingen på 2ans däck spolades överbord med sitt innehåll,brädgånag trycktes in etc. Lördag 5.12 kunde Etna fortsätta resan men den följande veckan reducerades farten avsevärt av den ständiga höga dyningen.Söndag middag 13.12 var positionen N 18 33- W 46 48′ På em friskade vinden och på kvällen blåste det 24 sekundmeter från ONO med slingring och överspolning. Kl 23.45 iakttogs signaler med morselampa från en stor ubåt på 4-5′avstånd.Den närmade sigmorserande förfrågningar på engelska och tyska om namn, avgångsort och destination. Etna låg med stoppad maskin,pendlande i sjöhävningen, och då månen ibland tittade fram bland molnmassorna kunde man från bryggan se det svarta hotfulla spöket åka berg och dalbana i den grova sjön och höga dyningen. Befh hade genast givit order om att klargöra båtarna och att utrusta dem med extra proviant, filtar, vatten etc. Kl 00.20 morserade ubåten att Etna skulle sänkas inom 30 minuter. STB båt med 2e styrman och 10 man sjösattes nu i lä. Medan befh. för att vinna tid, morserade sina protester mot sänkningsbeslutet till ubåten,rusade Ie maskinisten ner i maskin och gav maskinmanöver så att fartyget kunde svängas runt för att få lä för BB-båten. Så fort BB-båt kommit i lä firades den.STB -båten var redan försvunnen i natten. Innan befh och den stora franska pudeln Bingo hunnit lämna Etna (Befh skulle just klättra nerför lejdaren och hoppa i båten) träffades Etna av en torpedexlosion om STB

ETNA 14.12 42

varvid befh och hunden kastades ner i båten och 2 man föll överbord.De kunde dock snabbt halas upp igen. Så fort det gick i mörker och sjöhävning roddes båten bort från fartyget. Då månen ett kort ögonblick spred sitt kalla ljus över det stormpiskade havet sågs Etna stå vertikalt med förskepp och back som en svart silhuett. Då månen nästa gång lyste upp var Etna borta och endast en flotte synes på en vågtopp. Positionen hade vid midnatt beräknats till N 17°43'- W 46°15'c:a N 75°O rv 820'från Barbados. Från BB-båten signalerades med bloss och rakater men inga svarssignaler kunde iakttagas från STB båt. Resten av natten låg båten med drivankare ute. Alla var våta,frusna och ruggiga. Befh beräknade att distansen till närmaste Västindiska ö var c:a 925', men båten var bra,väl riggad,med nya segel och gott om proviant och vatten och t.o.m. en kartong hundmat till Bingo. Efter hårt arbete i den våldsamt slingrande båten hade de 16 ombv vid 11-tiden på fm 14.12 fått upp ett lätt revat segel och kursen sattes västvart. På middagen tis 15.12 hade båten tillryggalagt 150'i ONO 3-4 Beaufort med hög akterlig sjöoch tidvis överspolning. Filtar hissades upp. på tork i riggen. Provianten,som givetvis strängt ransonerades, bestod av corned beef,corned veal, kex, spisbröd,choklad och mjölk.Hunden fick dagligen halva kapten Ullfors vattenranson och dessutom en liten skvätt av mest varje man. Natrubehoven kunde Bingo uträtta över relingen som alla andra men med assistans av 4 man. - Onsdag 16.12 varmiddagspositionen N 17 32'- W 50 50',seglad distans 115'i W riktning i ONO 3.5 Beaufort med hög dyning och regnbyig luft. Navigeringsutrustningen bestod av kronometerur,kompass,sextant oc ett s.k. pilot-chart. Natten till torsdag 17.12 regnbyar och ONO 6 Beaufort. Alla var genomvåta av regn ~~och överspolig~~ och över-s polning och för att lätta på dysterheten fick alla en morgonsup. Under dagen uppklarnande med moderat sjö och dyning. Middagsposition N17 15'- W 52 58',seglad distans 128'. Fredag 18.12 ONO 5 Beaufort, byig luft,hög akterlig sjö och dyning. Seglad distans vid middagstiden 114'. Eftersom kapten Ullfors dotter ~~Tutta fyllde 12 år denna dag~~ Tutta fyllde 12 år denna dag utdelade befh till var man en sup och ett glas likör. -Lördag 19.12 regn, byig vind, vått och ruggigt. Seglad distans kl 12 135' Middagsposition N 15 33'- W56 43,5' Kl 16.45 siktades ett flygplanc:a 6-8'i nord flygande i västlig riktning. - Söndag 20.12 byig luft,hög akterlig dyning, ONO 3-6 Beaufort,överspolning, vått och ruggigt.Seglad distans 129',position N 14 44'- W 58 52'. -Mån 21.12 kl 10 fm c:a 35'från land prejades båten av en mindre kuståndare,men då denna slingrade och stampade svårt i den grova dyningen ville de stelbenta "försuttna" livbåtsmännen inte ta risken att drunkna vid bordningsförsök.Fortsatte för segel i O3-4 Beaufort och hade vid middagstid avverkat ytterligare 100'sedan föregående midd

ETNA 14.12 42

dag. Natten till tisdag 22.12 rundades St.Lucias sydvästra udde och kl 09 bogserades livbåten av en militär motorbåt in till hamnen i Port Castries där denfärgade hamnkaptenen och en engelsk major med röd mustasch och ridspö -Kolonialpolischefen- tog emot på kajen. Benen vek sig påder samtliga sedan de kommit upp på kajen. De hade suttit hopträngda i 8½ dygn i livbåten. I en hamnarbetarkantin serverades genast kaffe,the och smörgåsar,alla fick duscha av sig saltet och the Seamens Mission delade ut kakhikläder och allt som nehövdes i kläd-och toalettväg inklusivre cigaretter,tändstickor och chokladkakor. Befälet inkvarterades i Kolonialpolisens officersförläggning och övriga i dubbelrum på ett pensionat i den lilla staden. Julaftonsmiddag åts i pensionantets matsal där allt som kunnat anskaffas bullats upp. Det skrevs sedermera i amerikanska tidningar om " lifeboat seta speed record" men det bästa omdömet gavs av Etnas engelska ~~skwaad~~ steward Montagu som reste sig vid julbordet och sade:" Gentlemen, I have sailed the seven seas for almost 40 years by now, but I have never before had the privilege of seeing so much and so good seamanship as in these 9 days." i denna julmiddag deltog även resten av Etnas folk sedan även ATB-båten seglande nått Barbados. Återseendet blev glatt eftersom båda båtarna betraktat varandra som förlorade.

Hemkomst

23.6.43 kom Balboa till Göteborg från NY med dyrbar last av apoteksvaror, läkarinstrument, kemikalier, tobak, gåvopaket,bönor och äggpulver motsvarande 60 miljoner ägg. Som passagerare kom kapten Ullfors hem ,och påmönstrade var 2 man från Etna, kocken Larsson och lämpare Lindberg. Oscar Ullfors tjänstgjorde sedan till krigsslutet i marinen ovh tog sedan befäl på Transmarinbåtar. Han avled 27.4.59 ombord på sitt fartyg ms Vava av Hälsingborg,strax innan fartyget anlöpte Alexandria. Han var 54 år och efterlämnade hustru, son och en dotter.

Historik

Lastångare på 2615 brton byggd 1918 vid Fredrikstads mek.Verksted i Norge av stål. (Ex Arcturus) L. 94,3 B. 14,4 Tillhörig Red AB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg. 4650 dw. Inköpt 1927 som Etna från Görrissen & Co i Oslo som 1922 inköpt Arcturis för sin USA-fart från Red AB Gefle(Sven Redig) i Torö (senare Sthlm) till vilket ss Arcturus lev. aug 1918. Systerfartyg till Wanja som förliste vid Orkaeyöarna 14.10.39 och Aquila som fanns kvar ännu 1957 som Norruna av Höganäs. Etna och Wanja gick mest med massalaster från Norrlnadshamnar till USA och tog i retur fosfat från Florida till Reymersholsfabrikerna. Av s. . Fredrikstadstyp hade Etna en originell exteriör med 4 dubbelmaster och inderfria däck, 2 stora rum, 4 luckor,8 bommar.-Luskca 1 och 4 i brunnar..Förliga dubbelmasten stod mått på backen den aktre på förkant av poophuset. Varvets bygge nr 31. STAL:s turboelektriska maskineri ,1200 ihkr, utbytt våren 29 vid lindholmen mot ett Lentzifierat

ETNA 14.12 42

ångmaskineri på 780 ihkr med stegförvärmare etc. 2 pannor 11x11′med 2 eldstäder vardera, överhettare och forcerat drag. - 27.3.29 i Horsens i Danmark utbröt eld kl 04 i skansen akter där 14 man sov. Sannolikt en foto genlampa som exploderat. Trappan brann redan och röken var kvävaade då 11 tog sig upp på däck, alla brända. Befh B.Andersson blåst SOS i ångvisslan Det tog brandkåren 2 timmar att släcka och i den utbrända skansen återfanns 2 matroser och en eldare som inte lyckats ta sig upp i tid. - Befh på Etna 1927-34 var Bror Peter Andersson, Hälsingborg,och sedan till slutet Oscar Ullfors. -I dec 31 lossade Etna i Preston 2840 ton massa på 22 timmar vilket var rekord för hamnen. - 1.12.32 avgick Etna med fosfatlast från Bocca Grande,Florida- Landskrona.(x100xxtonx) (41000 ton.) Efter 17 dygns hårt väder slogs rodret sönder i orkan den 17.12 800′från Kap Lizard, och sedan flera nödroder tillverkats och slagits sönder utsände Etna SOS drivande i Atlanten. Förts mån 22.12 kom högsjöbogseraren Rode Zee från Rotterdam fram på N 50 18′- W 26 30′och fick över bogserkabel. Kabeln sprängdes många gånger under de följande dygnen. I Engelska Kanalen avlöstes Rode Zee av Titan av Hamburg och Ostzee som den 12.1.33 inbogserade Etna till Öresundsvarvet i Landskrona. Lasten var oskadad,ingen hade skadats ombord men det var åtskilliga ovanbordsskador att reparera. - I jan 37 efter en liknande 33 dygn lång stormresa från Florida med last av fosfat tog bunkerkolen slut i Skagerack och bogserbåtar måste sändas ut och ta in Etna till Göteborg. 22.1.40 på resa Iggesund-Philadelphia med massalast fick Etna grundkänning i Åhusbukten kl 09.22 i ostlig kuling med snöbyar beroende på att drivis flyttat en prick . Läcki rum I och i Ians tankar.Kunde ej hållas läns. Assisterad av Poseidonin till Ystads redd för prov. tätning. Massalasten i rum I förstörd. Prov. tätad med cement i ett 20-tal spantfack skulle Etna sedan i drivis söka ta sig till Landskrona i isbrytarkonvoj men fastnade i isen utanför Ven och satt fast i 7 dygn innan hamnbogserbåten kunde få in henne till varvet. - Först i slutet av mars 40 kunde Etna återta sin resa till Philadelphia och kom den 9.4.40 utanför spärren. Hon var då ute på Atlanten. Hon gick sedan i timecharter på olika trader, mestadels utan konvoj, och från våren 1941 i trafik Nord- Sydamerika. På morgonen 1.6.42 på resa mot Buenos Aires (Se sid 7) prejades Etna av en tysk ubåt och en patrull på 7 man med k-pistar och handgranater bordade. Kapten Ullfors fick följa med ombord i ubåten och lyckades efter en timmes förhandlingar förmå ubåtsbefh att släppa Etna eftersom lasten bestod av tomatketchup o.a till neutral hamn. Etna fick order att följa efter ubåten i väntan på besked från OKM per radio. På kvällen fick Etna lov att fortsätta resan med en vänlig men bestämd varning att nästa gång kanske det inte skulle ges någon tid att övertyga ubåten om de fredliga avsikterna.

ETNA 14.12 42



Sjökapten Oscar Ullfors,Hälsingborg,t.v. och lejdfartyget Balboas kontrollofficer ,kapten F.Nordstrand, vid Balboas ankomst till Göteborg 23 juni 1943. Kapten Ullfors livbåt från Etna seglade 925 miles på knappt 9 dygn vilket t.o.m amerikanarna betraktade som ett rekord.

EMILY 14.12 42

SATT PÅ GRUND SVÅRT LÄCK EFTER EXPLOSION UNDER FÖRSTÄVEN VID MÄNTYLUOTO

Rapport

Avgick Danzig tis 8.12 42 destinerad till Mäntyluoto med rumslast av 2052 ton kol. Djupg F 19′11′′ - A 19′9′′ 20 ombv
Mån 14.12 minexplosion kl 12.45 på lat N 61 23,5′- O 21 9′på ingående mot Mäntyluoto. Sydlig vind, ingen sjö,disig luft.Lots & 1estyrman på bryggan Utkik på backen. Fartyyeg thade kl 10.40 passerat Relandersgrund om BB. Satt på grund för att inte sjunka,svårt läck i förpiken och tank 1.

Mäntyluoto 16.12 42
J.Lokrantz
Befh

Journalutdrag

Mån 14.12 kl 10.40 passerat Relandersgrund om BB underledning av finsk lots. satt loggen = 00. Styrd kurs magn N. Disig luft. 12.40 kursändring till magn N 2° O, logg = 16. Kl 12.45 kändes en häftig stöt underifrån i förskeppet,troligen förorsakad av en minexplosion,då vatten sågs spruta upp på bägge sidor om förskeppet.Fartygets fart genom vattnet reducerades omedelbart,livbåtarna firades,klara för embarkering och kursen ändrades till magn N 42° W. På bryggan befann sig vakthavande 1e styrman Wahlner, den finskelotsen ,rorsman Karl A.Johansson och som utkik på bacjen matros Wicklander. Vid pejling konstaerades svårt läckage i förpiken och 1ans barlasttank,vilken senare vattenfyllts. Då vattnet pupphörligt steg i förpiken och då fartyget endast långsamt sjönk med förskeppet beslöts att fortsätta in mot Mäntyluoto hamn. Kl 13 kursändring till magn N 59 O, logg = 22,7. Hela besättningen tillsagd hålla sig klar att gå i livnåtarna om nödvändigt. Kl 14.55 ankrat utanför Kallo fyr med varpankare och wire. 15.10 erhållit lots från Mäntyluoto. Lotsen som lotsat från Kurvistullo till Mäntyluoto stannat kavr ombord till vidare. Tät tjocka. Då fartyget nu sjunkit så djupt med förskeppet att fördäck låg under vatten och fartyget hotade sjunka,beslöts, då ingen assistans från land kunde väntas förrän tjockan lättat ,att sätta förskeppet på grund. Kl 15.20 hivat upp varpankaret och satt förskeppet på grund enligt lotsens anvisningar. Kl 15.40 tog fartyget botten med förskeppet på en sandbank,därefter gått med sakta fart framåt för att hålla förskeppet kvar på sandbanken. Upprepade pejlingar företagits av förpik,tankar och rännstenar. Vind Syd 1-2, ingen sjöhävning. Kl 17 kom på upprepade signaler i ångvisslan lotsbåten ut och befh gick iland i denna för att hämta assistans. Han återkom ombord 20.45.Bogserbåtar med pråmar kommit ut och förtöjt långs sidan. Uppklarnande luft. Befh tecknat bärgningskontrakt med bärgningsfirman O/Y Werner Hacklin,Björneborg,enligt Lloyds bärgningskontrakt

EMILY 14.12 42

och finsk lag. Kl 21.45 börjat l ssa lst ur rum 1 och 2. Arbetet avslutats för dagen vid midnatt.

Tis 15.12 Fortsatt lossningen till 00.45 då fartyget bogserades in på Räfsö redd assisterat av 2 bogserbåtar. Ställt fram klockan en timme. Kl 02.40 ankrat på grunt vatten och fortsatt lossningen till kl 07 . Därefter dykarundersökning till kl 17. Ett stort hål konstaterats i förpiken och tank 1. 17.30 gått in och förtöjt vid kaj i Mäntyluoto hamn.

Mäntyluoto 16.12 42

A.J.Lokrantz
Befh

Crew List

Befh Axel Johan Lokrantz,Ljungskile,30.5.90 i Karlstad (1.3.42)
1e styrman Leo G.Wahlner, Svenbo,Nacka, 8.6.98 Gtbg (13.10.42)
2e styrman Hjalmar A.Jönsson, 9.12 03 i Nöbbelöv -"-
Chief Karl Adolf Johansson, Sthlm, 20. 3 91 Sthlms län (21.3.42)
2e maskinist Olai V.Sandström, 13.5.06 Umeå (13.10.42)
Stuert Knut Algot Åström, Gtbg, 26.8.93 i Gtbg (21.11.42)
Kock Albin G.Nilsson, 11.7.15 Kastberga -"-
Mässuppassare Sven A.Bodén, 1.4.24 Stockholm (13.10.42)
Matros Edward E.Johansson, Kalmar, 18.3.94 Mörbylånga (10.7.42)
Matros Karl Albert Johansson, 1.7.02 Misterhult (30.11.42)
Matros Bernhard Folke Wicklander, Elmsta,Väddö, 14.1.17 Väddö (12.10.42)
Lättmatros Nils A.Frisk, 13.12 20 Borås (21.11.42)
Lättmatros Alex A.Hallman, 15.2.17Estland (12.10.42)
Jungman Anders E.Bäckström, 25.9.23 Söderala (21.11.42)
Smörjare Erik Torsten Norén , Sthlm, 28.9.07 Bygdeå (9.7.42)
Eldare Emil F.Dahlén, 17.3.16 Hammenhög (25.11.42)
Eldare Carl H.Andersson, 17.7.14 Ronneby (12.10.42)
Eldare Carl G.Andersson, 13.9.12 Landskrona (28.7.42)
Lämpare Fritz I .Karlsson, 2.8.11 Karlshamn (9.11.42)
Maskinelev Nils H.Andersson, 25.6.20 Sthlm (12.10.42)

Magistratsbesiktning 21.12 42

Fartyget har den 14.12 sannolikt stött på en mina i närheten av Säbbskär och inlöpt till Mäntyluoto med förpiken och tank 1 vattenfyllda. Vid dykarundersökning har i fören konstaterats en större läcka. I förpiken har här inlagts ett mellandäck av dubbla plankor,vilket stöttats uppifrån och överdragits med cementlag. Tanktoppen i No 1 tank har stöttats från däck och kollisionsskottet har stöttats från rumssidna. Fartyget är nu i sådant skick att det tillåtes fara till Sverige för slutlig remont.

Mäntyluoto 21.12 42

A.L.Lundberg
Magistratsbesiktningsman

EMILY 14.12 42

Av befh tecknat bärgningskontrakt

I, the undersigned A.J.Lokrantz,master of the ss Emily of Stockholm, now at Trekanten outside Räfsö ,and not being able to help myself, do hereby on behalf of the owners intrust to the salvage ss Hansu, ss Reposaari II, managing owner O/Y Werner Hacklin,at Björneborg, upon the princip "No cure, no pay" to endeavour to salve and take care of the above named ship and cargo. Salvage renumeration according to Finnish law,

Onboard 14.12 42

Sjöförklaring vid Björneborgs Rådstugurätt 16.12 42

Vid förrättningen upplästes journalutdraget och besättningslistan varpå befh, 1e styrman, matros Wicklander och matros Karl Albert Andersson med ed bekräftade riktigheten av det upplästa. Befh återfått skeppsdagboken och där med var sjöförklaringen avslutad.

KK memorial 7.5 43

Fartyget torde av allt att döma ha minsprängts.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 247 Dykareattest

Ons 16.12.42 var undertecknad flera gånger under botten på svenska ss Emily för att undersöka de skador som fartyget på rresa till Mäntyluoto erhållit och konstaterade jag därvid att alldeles under förstäven varest stäven förena sig med kölen, på ungefär 20′djupgående, fanns liksom ett explosionshål i storlek ungefär 1½ x 6′,helt upprivet och trasat och fortsättande skadan akteröver på en längd av 8- 10′,där kölen är alldeles avsliten,plåtarna bucklade och delvis remnade och en hel del nitar borta.Jag undersökte botten från fören till ungefär under förmasten och kunde jag därvid icke konstatera nga andra skador,vilket jag härmed på min avlagda dykared bekräftar.

Räfsö redd 16.12 42

V.Suni
Dykare

Afskriftens riktighet
bestyrkes.
Irma Eskola.

BÄRGNINGSRAPPORT

Uppgjord av ledaren för bärgningsarbetet i vilket deltog bärgningsfartygen Hansu och Santtu och bogserbåtarna Räfsö I, Räfsö II och Nikku Ville.

Mån 14.12 kl 19 sammanträffade med Emilys befh som kommit iland i Räfsö och vilken hötdre sig för om vi hade våra bärgningsbåtar och pråmar klara för omedelbar aktion. Då han övertygat sig om detta,uppmanade han oss att omedelbart påbörja bärgningsarbetet enär stor risk förelåg att vädret,som var mycket ostadigt,hastigt kunde försämras .Då befälet inte kunde veta om fartyget möjligtvis skulle sjunka voro de tvungna att sätta det på grund på Kolikulma - Trekantsgrundet - vilken plats ligger för öppna havet och

EMILY 14.12.42

och där det demna årstid kan uppstå ganska grov sjö. Det var därför nödvändigt att vidtaga snabba åtgärder för att få Emily i hamn. Kl 19.30 gick bärgningsbåtarna & bogserbåtarna med pråmar och arbetsfolk ut till haveristen. Tank I och förpiken var vattenfyllda och i förrummet fanns vatten i bilgerna.På den plats där haveristen lågvar det omöjligt att i sjögången och med is drivande förbi verkställa dykarundersökning. Påbörjades därför lossning ur förskeppet till pråmar och sedan c:a 140 ton lossats hade fören lättat så pass mycket att bogserbåtarna kl 01 tis 15.12 lyckades dra Emily flott och inbogsera henne till Räfsö redd där ankaret fälldes kl 03.Sedan fortsattes lossningen med 2 gäng till kl 06 då för-& akterskeppen stigit med c:a 2½'. Inalles var då 250 kol utlossade ur förskeppet. Dykare sändes nu ner för att besiktiga skadorna och fann ett 1-2 meter brett hål,4½-5 meter långt från stäven fram till själva kölen.Skadan var sådan att tätning av hålet med dess naglade och delvis utåtböjda kanter var omöjlig utifrån. På uppmaning av befh påbörjades pumpning av förskeppet ehuru u-tecknad ansåg att denna åtgärd icke skulle leda till ngt resultat. Efter 2 timmar uppgavs också pumpningen som verkningslös. Efter att ha övervägtsituationen uppsökte u-tecknad hamnkaptenen i Mäntyluoto och utverkade kajplats åt Emily då det var bäst att lossningen fortsattes där och där det var säkrare att utföra prov. reparationer. Kl 16 bogserades Emily till Mäntyluoto.

Ons 16.12 kl 08 började lossningen ur lucka 1 & 2 i avsikt att lyfta förskeppet och få vattnet i förpiken till et minimum.Undertiden anskaffades materiel till en provisorisk tanktopp för förpiken.Lossningen pågick oavbrutet tills fartyget kommit i ett läge med 6'djupg F och 22'akter. I förpiken återstod då endast 2½ meter vatten ochnu kunde arbetet med den provisoriska tanktoppen påbörjas. Läckan i rummet tilltäpptes med cement och träkilar .Kollisionsskottet stöttades från rummet och tanktoppen stöttades mot däcket. Under nattens lopp brändes ett hål i kollisionsskottet för att nödigt virke skulle fås in i piken.

Tors 17.12 På pikens tanktopp insattes först träbjälkar ,sedan 3"plankor, och tvärs över dem ett lag 1"-bräder. Denna tanktopp stöttades väl. Magistratsbesiktningsmän funno arbetet väl utfört. Tanktoppen täcktes sefan med ett 24 cm tjockt cemenlager. Kl 22 avlutades arbetet med tanktoppen.

Fre 18.12 Justerande kilningar företagits efter besiktning av cementarbetet.

Lör 19.12 Förgick i väntan på att cementen skulle torka.

Sön 20.12 Svetsades hålet i kollisionsskottet igen och arbetet godkändes av besiktningsmän.

Mån 21.12 På kvällenhade cementen torkat så mycketatt lossning av akterrummet kunde börja.

Tis 22.12 Efter lossning utan avbrott var fartyget utlossat kl 06 och efter besiktning avgick Emily kl 11.45 mot Gävle.

Räfsö 4.1.43 Bertel Hacklin

EMILY 14.12 42

Besiktning 18.12.42 i Mäntyluoto.

Hamnkapten Aksel Leonrad Lundberg,rådman Jalmars Leivo ,dir.Johan Kecklund tillsammans med befh Lokrantz, dir. John Nyberg från rederiet och för SKN diplomingeniör Per Axel Alfthan,Helsingfors, besiktigade Emily 18.12 i Mäntyluoto hamn. De konstaterade att kölen skadats på c:a 8 meters längd under förskeppet ochatt 4 plåtar på vardera sidan kölen skadats liksom spant och bottenstockar. Reparationskostnaden beräknats till 725.000 mark.Fartyget i skadat skick värderats till 13.275.000 mark. Kollasten för de Finska Statsjärnvägarna värderats till 1.180.000 mark. Alfthan till rådman Leivo ingivit en skriftlig protest mot denna värdering av fartyget,vilken protest vidhäftats protokollet.

(I Gävle 5.1.43 värderades Emily i skadat skick till 504.000 kr.)

Intyg

Härmed intygar jag att ångf Emily på min order ankrade på Räfsö redd den 15.1.2.42 kl 02.20 enär fartyget hade en stor läcka och jag befarade att det skulle sjunka och stänga hamninloppet. Då båten delvis lossats och någon fara för att den skulle sjunka inte mera förelåg,skiftades den till kajen i Mäntyluoto samma dag kl 17.30.

Mäntyluoto 5.1.43
A.L.Lundberg
Hamnkapten.

Brev till SKN från redaren And.Smith,Sthlm 18.12 42

Bärgarna i Mäntyluoto har begärt en garantisumma av svenska kronor 150.000 för att Emily skall få avgå och har värderat fartyget till 14.000.000 mark vilket är orimligt. Till din ledning (brevet ställt till dir.Lange,SKN) får jag meddela att båten förra året var försäkrad i Finska Statens Krigsförsäkringsnämnd för 6.891.800 finska mark och kam man ju inte tänka sig at värdet skulle stigit så mycket på ett halvår.

Stämning

21.12 42 stämdes och kallades Emilys befh Lokrantz av Björneborgs Rådstugurätt att den 21.1.43 infinna sig kl 10 på Rådstugan för att höras och svara på den stämning som inlämnats av O/Y Werner Hacklin i Björneborg.Stämningen gick ut på att Lokrantz tecknat bärgningskontrakt med W.Hacklin som satt in samtliga till förfogande stående 5 bogserbåtar i bärgningen.Kontraktet uppgjorts på basis av prnicipen " No cure- no pay". Då Emily värderats till 14 miljoner mark och lasten till minst 2 miljoner mark,krävdes en bärgarlön på 1.750.000 mark.

Brev t. SKN från And.Smith ,Sthlm 22.12.

Under åberopande av gårdagens telefonsamtal har mäklaren i Mäntyluoto,Lars Krogius & Co O/Y ,upptagit haveriförbindelse för Emily. Fartyget svgår kl 10 idag till Gävle för reparation vid Gävle varv och beräknas inträffa där imorgon.

EMILY 14.12 42

Bärgarlönen nerprutats

SKN fick 16.1.43 meddelande från sitt ombud i Helsingfors att Werner Hacklins bärgarlönskrav gått ner till 394,710 mark = 130.000 kr. och att förhandlingarna fortsätter.- Den 21.1 kom målet upp vid Rådhusrätten i Björneborg men uppsköts till tors 25.2.43 ifall inte parterna kommit överens i godo dess förinnan. - SKN skrev 1.2 till Dir. Sten Krause i Finska Sjöförsäkrings AB (SKN:s ombud) att bärgarlönskravet på 130.000 kr " är ju löjligt överdrivet och anse vi det fullkomligt meningslöst att förhandla på denna basis." - Dir.Krause svarade 15.2.43 att värderingen av fartyget till 14 miljoner mark är officiell "och det torde bli mycket svårt att få någon justering." 25.2 inbetalade SKN till Finlands Bank 85000 kr o överenskommen bärgarlön till Werner Hacklin sedan uppgörelse skett i godo.

Besiktningsinstrument 2.1.43

Besiktning på slip vid Gävle varv 2.1.43 ff.
Vid besiktningen specificerades även brädgångsskador efter en kollision 23.9.42 på resa Luleå-Bremen med malmlast då Emily utanför Hävringe blev påtörnad av vedettbåten Jägaren Nr 41 vid lucka 2 STB.
Minsprängningsskadorna bestod av en ganska stor upptryckning i botten under lucka2, omfattande stångkölen och 11 plåtar som måste förnyas medan 4 kunde riktas på plats.Vidare måste berörda bottenstockar & spant samt booencement repareras. Ankarspelet ,som blivit läck, måste omapacks och däcket driva under spelet. Stångkölen förnyas på 10½ meters längd.2 plåtar förnyas BB i tanktakt. - Besiktningen klarlade att hålet i förpiken rivits upp vid grundsättningen vid vilkenäven ett stort antal bottenplåtar blev repade och bucklade. Förstäven måste förnyas på 3½ meters längd i undre delen och riktas på 2½ ms längd i övre delen: kölen förnyas på 18 meters längd. 17 plåtar förnyas om STB och BB ,14 plåtar riktas. 5 spant och bottenstockar i förpiken upprikats liksom kollisionsskottet och 24 spant om BB.

Reparationskostnad: Minsprängningsskador 32890:- kr
Grundsättningsskador 72160:-
Kollisionsskador 9080:- Totalt: 81240:- kr

Emily kom till Gävle varv 23.12.42,togs på slip 27.12,skulle sjösättas igen på kvällen 3.2.43 men slipvagnen fastnade ochinte förrän 6.2 kl 14 kom Emily av slipen. Avgick från Gävle 7.2.43

Fastnade på slipen 3.2.43.

Ons 3.2.43 Fartyget började sjösättas kl 14 men slipvagnen fastnat.
Tors 4.2 kl 05- 18.15 arbete med att sjösätta fartyget.Isbrytaren Pehr Ennes sökt rycka Emily loss från slipen. Emily kom därvid 5-6 meter

EMILY 14.12 42

akteröver men sedan sprängdes wiren. Fartygets akterwinschar och ankarspel använts vid losshyvningsarbetet.

Fre 5.2 Isbrytaren och fartygets egna winschar och ankarspel arbetat back med full kraft hela dagen utanatt rubba fartyget.

Lör 6.2 Bogserbåten Freja anlänt på morgonen. Frej & Pehr Ennes tagit kabla ombord och med hjälp av egna resureserkom Emily flott kl 13 och förtöjdes för natten .

Assurans

Rederiets generalräkning 5.3.43 = 104.344:83

SKN betalat 913:- för besiktning 17.2.43

-"- 85000:- i bärgarlön till O§Y Werner Hacklin,Björneborg,27.2.43

-"- 70.000:p a conto rederiet 22 .3.43

-"- 1150:86 till ass.direktör Sten Karuse,Helsinki 29.3.43

-"- 2200:- lösen av dispache 30.6.43

-"- 6699:52 till rederiet enligt dispache 3.8.43 Per Hasselrot (Given 30.6.43)

(9.4.43 grundstötte Emily vid Gyldenläves Flak)

Egna noteringar Historik

Lastångare på 1567 brton byggd 1882 vid W.Gray & Co ltd i West Hartlepool av järn . (Mongolia, Thornycroft) L. 78,1 B 10.9 Tillhörig grosshandlare Anders Smith i Stockholm som förvärvat ångaren 1917. I juni 1934 överförd till finsk flagg med red AB Emily5i Mariehamn som redare (kapten Athur Andersson) men återinfördes jan 1942 till Smits ägo i Stockholm.Importlicens beviljad i konselj 6.2.42. 2320 dw. 600 ihkr. -Fartyget byggdes 1882 som Thornycroft för Murrell & Yeoman i West Hartlepool, uppkallad efter skeppsbyggaren John Isaac Thornycroft. 1897 såldes hon till Ångf AB Mongolia (A.Thore) i Jonstorp och fick heta Mongolia. 1916 gick Thores flotta upp i Svenska Lloyd,Göteborg och Mongliia behöll sitt namn. Hösten 1920 såldes hon till red AB Steam (Anders Smith) i Uddevalla,grundat 1917, och blev nu Emily. 1921 upplöstes rederiet och And. Smith flyttade sin hemort till Stockholm varvid Emily följde med. Även under finsk flagg 1934-42 ägde And. Smith merparten i fartyget. -25.4.37 fick Emily roder skada i Nordsjön och inbogserades till Esbjerg av fiskebåten Rita av Esbjerg. En tysk bogserbåt måste sedan bogsera Emily till Göteborg för reparation. - 26.10.41 gick Emily utan lots på nordgående i Kalmarsund öster i stället för väster om Östra Krongrundets fyr och rände på grund varvid akterrummet vattenfylldes. Hon infördes av Poseidon till Kalmar 29.10 efter läktring av kollast. - 14.3.42 fick Emily i Sannegårdshamnen i Gtbg salongen och angränsande hytter förstörda ev brand sedan en maskinist sökt tina upp ett frusét värmeldeningsrör med blåslampa.

(Se Emily 9.4.43)

[illegible] 11 4 44 – [illegible]

HEMSÖ 14.12 42

RODER & PROPELLERSKADOR VID MAGNETMINEEXPLOSION UTANFÖR HELA VID DANZIG.

Journalutdrag

Ons 9.12 42 kl 18 avgått Kramfors destinerad till Danzig med rumslast av 1975 ton kisbränder. Djupg F 16′1″ - A 17′1″ 19 Ombv

Mån 14.12 resan fortgått på anvisade vägar.Kl 15 passerat vaktfartyget vid minspärren syd Hela samt erhållit en kustbevakningsofficer ombord för den fortsatta resan till Danzig. Vind Syd 3,halvklar luft. Befh vakt, utkik på bryggan. Kl 15.35 hördes en krafit detonation under fartyget varvid man tydligt märkte att fartygetlättade och skakade.Detonationen antaglifen förorsakad av en magnetmina. Fartygets position var N 54 34,5′ O. 18 43,2′. ,rv kurs S 38 W. Vattendjupet enligt sjökortet 50 meter. Besättningen kallades omedelbart till livbåtarna vilka klargjordes i hän delse fartyget tagit någon skada. Tankar och rum pejlades omedelbart och det visade sig att fartyget var tätt.Maskinen stoppades omedelbart efter detonationen. Pejlat rum & tankar varje halvtimme. Kl 17.05 ankrat på Danzigs redd. Djupg F 15′8″ - A 16′10″.

Tis 15.12 07 erhållit lots.lättat och fortsatt in till Neufahwasser. Kl 07.30 förtöjt vid lossningsplats i Freihafen.

ss Hemsö i Danzig 16.12.42

Nils S.Larsson

Befh

Besiktning i Danzig 16.12

Bureau Veritas ombud besiktigat Hemsö i Danzig Freihafen 16.12 utan att finna några skador på fartyg och maskineri. Händelsen anmäldes till KK ob Konsulatet i Danzig 17.12, konsul K.Lundberg,med fotnot att Hemsö svgår till Sverige i vanlig ordning så snart sjövärdighetsbevis erhållits.
På KK avfördes Hemsös haveri 11.2.43 av Bo Bergström som :" Ej sjöförhörsfall."

KK vol 74 Crew List (Juni 1942)

BefhNils Sixtus Larsson, Villavägen 12,Härnösand, 9.5.97
1e styrman S.G.Normelli, Härnösand, 3.6.12
2e styrman A.L.Kihlberg, Lerum, 1.9.87
1e maskinist J.M.Ödmark, Härnösand, 7.2.86
2e maskinist t.E.F.Asker, Härnösand, 18.7.00
Stuert B.H.Gustavsson, Norrköping, 16.9.11
Kock K.H.Lundman,Öckerö, 19.8.81
Båtsman O.M.Nilsson, Harmånger, 23.8.88
Matrso L.F.Sjödin, Häggdånger, 4.11.89
Åatros K.E.Kristiansson, Karlstad. 25.5.10
Lättmatros S.O.J.Berntsson, Gullholmen, 14.9.18
Jungman B.H.Söderberg, Härnösand, 24.1.25
Jungman S.S.Nordlund " 16.12.27

HEMSÖ 14.12 42

Crew list forts

Smörjare K.T.Edlund, Skön, 30.6.99
Smörjare F.Mietki, Kolbäck, 5.10.13 (Polack)
Eldare F.A.Eriksson, Härnösand, 2.9.04
Eldare N.A.Fagerlund, Säbrå, 21.10.09
Eldare G.F.Strömberg, Selånger, 13.12 98
Lämpare E.F.Rhodin, Tynderö, 1.10.23

(Listan från juni 42 då Hemsö 9.6 i Kielkanalen fick en buckla i STB bog vid sammanstötning med ss Vale av Hamburg då hon var på resa Västerås-Bremen med järnmalm)

Besiktningsrapport 28.8.43 SKNEIII 250

Anders Edgren för SKN besiktigat Hemsö i Gustav V docka på Beckholmen,Sthlm. Oljeläckage i propellerhylsan märkts redan dec 42 och hylsan nu visat sig vara läck. 5 rodertappar måste förnyas liksom pockenholzen i båda de yttre propellerhylsstöden.Båda Cederwallsboxarna i behov av ompackning och planing. 23 meter roderkätting förnyas. Hemsö hade dockats för att få nya propelleraxlar insatta eftersok klassen kasserat dem redan i maj 42 i docka vid Götaverken. Edgren fann 3400:- ersättningsgillt av SKN som påvisbara skador från explosionen den 14.12 42. I sin helhet kostade det 7009:- att få axlarna utbytta etc vid Finnboda varv,ett arbete som tog 5 dagar i docka.

Assurans

Rederiets generalräkning till SKN 26.11.43 slutade på 9255:43 men SKN betalade 10.12 43 endast 709:44 och skrev till rederiet 1.12 .43 att möjligen skulle man som krigshaveri kunnarubricera en del smärre kostnader i samband med besikting och reparation av Cederwallsboxar och roder. Oaktat vi sålunda icke äro övertygade om att några som helst kostnader i denna sak äro ersättningsgilla under krigsförsäkringpolisen,äro vi emellertid beredda medgiva ersättning med 709:44 för arbeten på rodret och Cederwallsboxarna med 1/3-del avdrag.

Rederiet till SKN 8.12 43

Hemsö anlöpte Gustav V docka i Stockholm helt på grund av det haveri som åsamkats fartyget enligt insänt journalutdrag och inte alls för att sätta in nya axlar. Detta kunde ha väntat till en längre fram planerad reparation i Göteborg. Vi ha följt era instruktioner att meddela när ångaren skulle docka,men kunde då icke tro att samtliga kostnader som tillfogats ångaren vid en förmodad minexplosion och för vilken ångaren är försäkrad enligt lagt, skulle falla på rederiet. I så fall hade det ju varit lika bra att gå till docka omedelbart efter det inträffade,så hade aldrig några diskussioner behövt ifrågakomma.Då SKN är inte är villig att betala vår fordran se

SKNEIII 150

HEMSÖ 14.12 42

vå oss tyvärr nödsakade att underteckna de utfärdade kvittona å kr 709:44 och anhålla om likvid. Högaktn.fullt Red AB Nord-Sverige.

Egna noteringar HISTORIK

LaståWhat ngare på 1323 brton byggd 1901 i Gävle av stål (Ex Tyr) L 69 B. 12,8 Tillhörig Red AB Nordsverige (Axel Fredrik Andersson) i Härnösand. Inköpt som Tyr i maj 38 från red AB Disa (Erik Brodin) i Stockholm av det nybildade red AB Nord-Sverige. Byggd 1901 för Red AB Disa i Gävle som Tyr vid Gävle varvs AB av ek och furu på jänspant med 120 ihkr maskin,och kallades "trätyr" p.g av byggnadsmaterialet. 1925 ombyggd till stålfartyg vid Oscarshamns varv med 490 ihkr compoundmaskin från Jönköpings Maskinverk.Därvid bibehööls träskrovets form med spetsig akter och utanpåliggande roderstock som på en pråm. Särpräglad exteriör, med back, spetsgattad akter ,2 för-& 2 akterluckor, 2 master, 2 propellrar.Manskapet i backen,övrig inredning midskepps. 4.8.46 föll chiefen Johan Alfred Malmström,Landskrona, 64 år, berusad baklänges ner på maskinduken från toppgretingen och avled. (på kaukipudas redd) Den 8.8.49 föll chiefen K.Je.Ekman,Härnösand,då fartyget befann sig vid Stora Karlsö in i maskinen och krossades av vevaxlarna.

Stormresor

Med rums- & däckslast av 691 stds sågat virke,varav 256 std på däck till 14′höjd, avgick Hemsö kl 12.3" den 5.1.52 från Ramvik vid Kramfors dest. till London. Den 11.1 vid 11-toden på f.m kom hin med 10° BB slagsida och så gott som länsat bunkerförråd intill Karlskrona efter att under natten ha legat för ankar i skydd av Aspö. I SW storm hade virke för 30.000 kr spolats och kastats överbord och de 22 ombv var skäggiga och uttröttade av 6 dygns kamp mot SSW stormar med snötjocka och regn. Befh Stig Normelli, Sundsvall. I 2 dygn hade Hemsö stampat på samma fläck i 30 sekms SSW orkan vid Ölands Södra grund och hade tidvis 20° BB slagsida. "Rätt besvärligt" tyckte den tyska 2e styrmannen Siegfried Adams från Kiel på god svenska. Efter omstuvning av lasten fortsatt resan.den 15.1 men i Hanöbukten mötte SW storm och Hemsö måste gå i lä av Aspö och ankra. Den 16.1 rasade vinterns västa stormmed vindstyrkor på 30 sekmeter. Den 17.1 fortasste Hemsö och kom till London kl 23 den 21.1.52. - Den 29.12 55 på resa Härnösand-Zaandam med trälast varav 300 stds på däck fick Hemsö 15 BB slagsida vid Ölands Norra udde i hårt väder och 5 stds måste kastas överbord. Måste gå in till Kalmar för bunkring och omstuvning. Fartygsinspektionen konstaterade att däckslasten var för hög och fribordet för litet.

Superi och morddrama ombord 1956

Annandag pingst 1956, den 21.5, utspelades ett morddrama ombord på Hemsö på rresa till Danmark med trälast befann sig utanför Gotland. Den 37-årige befh Gunnar Siöö, Härnösand, avlossade kl 12.58 i karthytten ett skott med

HEMSÖ 14.12.42

7,65 mms pistol mot den 28-årige stewarden Knud Erik Möller,Aalborg, som träffades i tinningen och dog omedelbart. Båda var berusade och skottet hade avlossats utan anledning av befh som vid tidigare tillfällen ofta i berusat tillstånd suttit och lekt med skarpladdade vapen. Befh kom uppraglande på bryggan, slog stopp på båda maskintelegraferna och sade till 2e styrman att han skjutit stuert. Möllers hustru, 24 år, påmönstrad som kokerska,fick en svår schock.1e styrman övertog befälet,satte befh under bevakning och förde in fartyget till Visby där polis och ambulans väntade. På vägen dit drack befh ur 2 flaskor likör. Vid sjöförhör i Naestved 28.5 framkom bl.a att dagarna före och under pingsten gått i spritens tecken ombord.Chiefen i flera dygn varit redlöst berusad och Pingstafton stod antecknat i loggboken att alla ombord utom 3 man var berusade. Ny befh kom ombord i Naestved och större deken av besättning byttes ut. Befh Siöö dömdes 10.12 56 av Visby rådhusrätt till 8 mån. straffarbete för grovt vållande till annans död.Häktningstiden, 6½ månad, räknades av på straffet.

Såld till Göteborg 1957

Juni 1957 såldes Hemsö för350.000 kr till Sten A.Olssons Handels AB i Göteborg och fick namnet Enos. Hon lades upp i Hälsingborg i aug 57 efter några resor i Nordsjöfart, befh Ivar Svensböe, Stockholm. Sedan låg hon i de Döda Skeppens västra del av Hälsingborgs hamn till i juli 1960 då hon såldes för 163.850 kr till Van Den Bossche & Co, Noeveren,Boom,Antwerpen, och var då svenska handelsflottans äldsta större ångfartyg. Den 15.7.60 hämtades hon av en belgisk högsjöbogserare i Hälsingborg och blev i Belgien derangerad till pråmfartyg.

ADOLF BRATT 14.12 42

FLYGANFALL OCH FLERA MINEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ

Journalutdrag

Ons 2.12 42 kl 11.15 avgått från Luleå med full last av järnmalm för Rotterdam.

Sön 13.12 kl 06 avgått Altenbruch redd med lots, begleitungsofficer och 4 marinsoldater ombord samt spärrballong. Kl 07.38 pressades fartyget under BB-gir med sin STB bog mot en fröankrad boj som kasade längs sidan akteröver. Mörker och hård smeström. Maskin genast stoppats. Huruvida skador uppstått kunde ej konstateras i mörkret.

Mån 14.12 kl 18 anfölls konvojen av engelska bombplan som i låganfall under intensiv spärreld från eskortfartygen fällde bomber i fartygets närhet varvid kraftiga skakningar uppstod. Under resan har fartyget även ett flertal gånger skakats av magnetmineexplosioner. Rännstenar och tankar läns vid upprepade pejlingar. Kl 21 förtöjt i Waalhaven i Rotterdam.

Rotterdam 15.12.42

H.E.Gyldén 1e styrman

Nord 2e styrman

L.B.Kjellander Befh

(Insänt till SKN av Adolf Bratt & Co ,Göteborg 28.12 42)

Inga skador vid utredning 3.4.44

Vid bombningen fick inte fartyget några påvisbara skador enligt utredning daterad Göteborg 3.4.44. Däremot kostade bojkollisionen SKN 5706:03 inkl hyror, kost etc under 9 dygns haverreparationer. Bojen hade blivit så skadad att dem måste förnyas.

Historik

Se Adolf Bratt 30.5.42 Flygattack

Övriga krigshaverier: 15.1.42 bombad i Emden & flygattack 8.5.42.

VIDAR 19.12.42 100% krig.

RÄNT PÅ GRUND I KARLSKRONA SKÄRGÅRD -SLÄCKTA FYRAR & INDRAGNA LYSBOJAR

Rapport.

Avgick tis 15.12 42 från Bremen destinerad till Stockholm via Nordenham för bunkring. Rumslast av 2972 ton zinktackor,blytackor,järnvaror och styckegods samt på fördäck till en meters höjd och på akterdäck till ½ meters höjd järn,surrat med wires & skruvar. Djupg F 19′2′′ - A 19′2′′ 26 ombv
Lör 19.12 grundstött med c:a 4 knop vid Aspö Sten i Karlskrona skärgård i vind SO2,ingen sjö, sikt 4.5 sjömik. Ingen lots. Bef & 1e styrman på bryggan utkik på backen. Fått stbora bottenskador. flott efter 48 timmar sedan c:a 740 ton last lossats.Flottpgs av Neptunbolagets Poseidon med hjälp ab egen maskin. Orsak: antagligen strömsättning och möjligen magn. störningar.
Sista ortsbestämning 19.12 utanför Sandhammaren genom en serie lodningar- Kl 11.30 f.m beräknad position 4½ sjömil SO sandhammaren. Magn. kurser därifrån N 54 O, distans 19,6 mil och N 50 O,distans 31 mil.
Sjökort: SKN över Hanö, rättat till 1.2.42

Lodningar

19.12 kl 10.10 42 meter, kl 10.37 43 meter,kl 11 37 ms, 11.30 32 ms och kl 13 62 meter.

Stockholm 5.1.43
Helge Norrby
Befh

Journalutdrag

Mån 14.12 kl 15.30 full last av 2117 ton styckegods intagen.

Tis 15.12 08.40 avgått Bremen assisterad av en bogserbåt. Anlänt till Nordenhamn 12.30 för bunkerkomplettering.

Ons 16.12 Avgått Nordenham 08.30 efter intagning av 140 ton bunkerkol.

Tors 17.12 0345 förtöjt i Holtenau sluss. Eftersom kompasserna visat sig ha förändrat deviationen på en del kurser har deviationsuttagning och kompensering gjorts strax efter dagsljus av kompassjusterare på Kiels redd. Kl 11.20 erhållit spärrlots,lättat och avgått från Kiels redd. Lämnat lotsen 12.40 vid Kiels fyrskepp och fortsatt efter kursanvisningar. Ankrat 14.50 vid vaktskepp nr 5 på grund av mörker.

Fre 18.12 07 hivar upp och fortsattresan. 11.35 ankrat vid vaktskepp nr 11 sedan detta signalerat att farleden var spärrad. Kl 14.15 signalerades "Farleden klar" ,lättat och fortsatt. Kl 19.55 passerat vaktskepp nr 23 och fortsatt enligt erhållna kursanvisningar. Kl 21.40 passerat vaktskeppe utanför Plantagenet Grund i intensiv tjocka.Gått med mderat fart.

Lör 19.12 Satt kursen 3/4 mil utanför Sandhammarens lysboj och fortsatt resan med mserat farttill kl 10.10 f.m. Då sikten var något bättre intensiv tjocka . Då inte

VIDAR 19.12 42

Sandhammaren eller bojen lunde siktas stoppade fartyget och ett lodskott togs som visade 33 famnar vatten,vilket utvisade att fartyget var betydligt längre ut till sjöss än räknad position. Fortsatt med modererad fart till 10.37 och då lodat 32½ famnar. Kl 11 lodat 20½ famnar, kl 11.30 18 famnar och fartygets position beräknades då vara 4½ mil SO Sandhammaren. Befh vid 12-tiden tyckt sig höra Sandhammarens mistsignal något akter om tvärs ,vilket ytterligare bestyrkte lodskottens riktighet. Därefter sattes kursen för vita vinkeln å Utlängans fyr, NO3/4 O, å vilken kurs ingen deviation förekommit enligt de nyuttagna deviationstabellerna å styrkompassen. Kl 13 lodat 34 famnar. Kl 14.10 ändrat kurs till NO 3/8 O för att inte omma utanför Utklippan.då samma kurs förut visat sig bära något STB hän enligt lodskotten. Sikten förbättrats under e.m till 4-5 sjömil. Kl 17.20 sett en del klara lanternor föröver som beräknats vara fiskebåtar.Slagit sakta fart. Senare åter gått med full fart. Kl 17.38 befh tyckt sig urskilja landkonturer om BB i mörkret,slagit sakta fart och beordrat full STB-gir.Några minuter senare tog fartyget plötsligt botten.Omedelbart slagit full back men utan resultat.Pejlingar visat läckage i tank 1 & 2.Satt livbåtarna i sjön och lodat runt fartyget varvid befanns att fartyget tycktes stå på grund med förskeppet.Efter upprepade misslyckade försök att komma flott telegraferat till rederiet som senare svarat att Poseidon i Karrlskrona lovat att komma så snart tjockan lättat över land. Då fartygets position syd Aspö var belägen 12½ sjömil NNO om fartygets position enligt döda räkningen och 5½ sjömil NW om fartygets kurslinje,så måste orsaken till grundstötningen vara särdeles kraftig nordgående ström eller möjligen magnetiska störningar efterso kompasserna visat sig tillförlitliga efter deviationsuttagningen i Holtenau 17.12.

Sön 20.12 kl 09 kom Poseidon längs sidan och lodade sedan djupet runt Vidar. Kl 11 börjat lossa lasten i rum 2, senare även i rum 3.Pejlat rum och rännstenar varje timme vatvid konstaterats att tank 2 läcker samt tank 3 STB.Egen länspump hela tiden länsat från rännstenarna i rum 2 där vattnet ökar långsamt.Lossningen av lasten fortsatt hela natten med 3 gäng till segelfartyg coh pråmar. Frisk pålandsvind med sjögång,

Mån 21.12 lossningen fortsatthela dygnet med uppehåll kortare stunder av dagen p.g av brist på tonnage.Sedan en transportabel pump satts ombord från Poseidon har fartygets pumpar kunnat börja länsa tank 2 & 3. Poseidon fastgjort en wirekabel på fartygets poop vid 17-tiden och börjat dra akteröver samtidigt som egen maskin arbetat full fart back.Lossningen fortsatt hela tiden från rum 1. Kl 18.30 kom fartyget flott och Poseidon bogserade akteröver till dess signaler givits om ankring.Efter en stund förmärktes att fartyget tagit botten akteröver varefter ankaret omedelbart lättats och försök gjorts att ta fartyget från det grundupp-

VIDAR 19.12 42

fyllda farvattnet. Gått för mycket sakta fart och ankrat 21.20 på Karlskrona inre redd.

Tis 22.12 Lättat 07.40 och förtöjt vid kaj i Karlskrona kl 09.Hela tiden haft kronolots ombord. Dykare varit nere, rapport utfärdats och sesiktningsmännen förordat prov. tätningar för fortsatt reas till Stockholm, vilket arbete inletts av bärgningsfartyget Dykaren.

Sön 27.12 på kvällen avslutade dykarna den prov. tätningen som pågått sedan 23.12.Tillkallat besiktningsmännen på kvällen varvid pumparna förseglats.

Mån 28.12 Erhållit sjövärdighetsintyg för resa till Stockholm.Börjat inta den vid grundstötningen utlossade lasten.Sigillet pålänspumpen brutits. Endast obetydligt läckage under de sista 15 timmarna.

Tis 29.12 Hela lasten intagen.

Ons 30.12 Avgått från Karlskrona kl 08 med lots som lämnade kl 09 varefter resan fortsatts. Passerat Utlängans lysboj 10.42. I slutet av vakten ökande NO vind med snötjocka.Pejlat tankar och rännstenar varje halvtimme. Kl 13 pejlat 7′ vatten i tank 1. Kl 13.30 hade vattnet stigit i pejlröret till 20′ och vattnet i tank 2 trots aiavbruten länsning ökat från 6 till 18″. Befh beslutat ankrat fartyget i lä under Ölandskusten. Lodat fartyget in på 10 meters vatten och kl 16 ankrat utanför Mörbylånga å jämn sandbotten samt omedelbart u-rättat Poseidon och rederiet.

Tors 31.12 På morgonen kom Poseidon långsides.Kl 08 hivat upp och fortsatt i Kalmarsund ö och för tätning. Kl 11.30 med lots passerat djuprännan och ankrat strax N Krongrundet där Poseidon kommit långsides och dykare gått ner för tätning. Visat sig att en del träkilar i tätningen lossnat, förmodligen vid rundsvängningen i Karlskrona hamn. Dessa tätningar var reparerade kl 20.30

Fre 1.1.43 07.55 fått lots ombord och fortsatt assisterad av Poseidon. 14.15 ankrat vid Furön och Valkyrian kommit långsides och satt ombord eb reservpump samtidigt som Poseidon återtagit sin pump som i Karlskrona placerats i rum 2. Sedanden nya pumpen nedsatts i rum 2fortsatt kl 20.05. utan lots men assisterad av Valkyrian.Laber vind, god sikt. Kl 23 rapporterades från maskinrummetatt länspumparna ej tog vatten ochbefanns det att ett länsrör sprungit läck. Lyckats reparera detta provisoriskt så att länsningen kunnat fortsätta som förut.

Lör 2.1 09.10 lots vid Landsort. Kl 20 förtöjt i Stadsgmrdeni Stockholm.

Mån 11.1 Utlossat kl 13 och kl 18.45 efter besiktning gått till Finnboda varv förtätning.

Tis 12.1 Varvsarbetare tätat hela dagen fram till 16.30.

Ons 13.1 Sedan besiktn.männen godkänt tätningsarbetet avgått från Finnboda 09.10 med lots ombord.Under dagen konstaterat att samtliga tankar med

VIDAR 19.12.42

undantag av 4an och 5an åter börjat läcka.Vatten från tank 2 läcker ut i BB rännsten och vattnet stiger trors oavbruten pumpning.Kl 15.25 ankrat vid Dalarö och efter samtal med kapten S.Abrahamsen på rederiet kl 18.40 lättat och återväntt till Finnboda varv med lots ombord.

Tors 14.1 03.15 förtöjt vid varvet och förnyad tätning påbörjats. Dockan är upptagen.

Tors 21.1 Indockats kl 09.30 i pontondockan. Bottenskadorna besiktigats och reparationerna börjat

Lör 23.1 Avmönstrat hela besättningen utom en styrman, två man på däck, två maskinister och en smörjare.

xxxxxxx

Ons 10.3 Utdockats kl 11 för avslutande reparationsarbeteb.

Tis 16.3 Påmönstrat besättning. Reparationan avslutad.

Ons 17.3 Besiktning utförd på kvällen.

Tors 18.3 kl 12 avgått från Stockholm med lots ombord

Gotenhafen 27.3.43

Helge Norrby

Befh

(19.7.43 minsprängdes Vidar och sjönk)

Crew List

Befh Claes Jon Helge Norrby,Svarvaregatan 18,Stockholm, 22.3.85
1e styrman Nils Torsten Rydell, 11.3.83
2e styrman Gustaf Magnfrid Lindensjö, 7.11.11
3e styrman Karl Arne Strömsten, 5.11 15
Chief Isak V.Lovén , 7.1.79
1e maskinist Sten Gustav Erik Bergfeldt, 16.10.98
2e maskinist Ture Harald Bergkvist, 28.6.91
Stuert Anders Fridolf Svensson, 5.1.00
Kock Erik Henrik Bizozero, 22.10.10
Mässuppassare Stig Sture Bizozero, 24.8.12
TimmermanJohan Martin Sjöström, 25.6.87
Matros Karl Gustav Jönsson, 17.6.85
Matros Karl Ragnar Eckerman, 19.6.14 (Finsk)
Lättmatros Sven Kåre Eriksson, 30.5.22
Lättmatros Nils Göte Svensson, 2.11.19
Lättmatros Georg Berglund, 30.9.17
Jungman Arvid Olof Pettersson, 9.7.26
Jungman Simon Reinhold Pettersson, 25.11.20
Jungman Paul Åke Bonnevier, 20.2.23
Smörjare Aggustin Jeka, 23.12 12 (Polack)

forts

VIDAR 19.12 42

Crew list forts

Smörjare Manfred Eriksson, 9.9.87
Eldare Sven Hilmer Olsson, 2.7.13
Eldare Gunnar Bertil Edvardsson, 30.1.14
Eldare Kurt Ingvar Nilsson, 1.10.19
Lämpare Hilding Svensson, 2.8.09
Lämpare Per Erik Olsson, 28.7.13

Sjöförklaring i Stockholm 11.1.43 kl 14.30

Sakkunniga:Anders Edgren & Ernst Perno :1) Varför lodades icke några gänger vid närmandet av Utlängan?

I övrigt lät icke någon sig avhöra.

Befh Norrby: Möjligen kan felnavigeringen förklaras av att Vidar tidigare avmagnetiserats och desssutom hade järnvaror som däckslast. Sedan befh vid 12-tiden 19.12 tyckt sig höra Sandhammarens mistsignal något akter om tvärs,hade han sagt till vakthavande 2e styrman:" Om vi nu går en timmemed NO kurs ska vi komma till ett djuphål." Denna beräkning hade synts stämma eftersom lodningar kl 13 givit 34 famnars djup.Att loda närmare Utlängan är meningslöst eftersom djupet där är tämligen konstant. Patentlodet hela tiden varit klart till användning, men befhinte asnett det lönt att loda. Lysbojen i farleden till Karlskrona är släckt liksom fyrarna.

1e styrman Rydell: Tagit vakten kl 16 den 19.12

3e styrman Strömsten: Låg och sov vid grundstötningen. Haft vakten 08-12.

Jungman Bonnevier: Törnat till kl 16 och stått till rors 17-18. Styrt av befh angiven kurs.Stått i styrhytten med blicken rikatd mot en belyst kompass,varför han inte kunnat se landkonturer som befh uppgivit sig ha skymtat strax föfe grundstötningen.

Matros Jömsson: Vakt på däck vid grundstötningen. Sett lanternor från passerande båtar men ingen landkontur.

Lättmatros Eriksson: Vakt 12-16. Utkik på backen från kl 17.Inte iakttagit någon landkontur.

Befh Norrby: Använde kikare då han stax före grundstötningen tyckte sig urskilja landkontur om BB.

KK vol 174 (Samma handlingar som på SKN sid 1-5)

KK Memorial 13.3.43

Orsak: Tjocka över Blekinge skärgård i förening med släckta fyrar och indragna lysbojar till Karlskrona örlogshamn. Det synes migdock ha varit

VIDAR 19.12.42

i viss mån oförsiktig navigering från befh sida,då han antagligen hade vetskap om Karlskronafyrarnas mörkläggning, att inte börja sitt tilltänkta lodande tidigare, detta så mycket mera som han hade orsak att misstänka att lodskotten på Skånes SO.kust ej kunde giva honom någon verkligt säker positionsbestämning innan kursen sattes över Hanöbukten. Visserligen äro djupsiffrorna mellan Utklippan och fastlandet ganska likartade ända till dess fartyet kommit klås in under land,men hade dock en hel serie lodskott kunnat giva navigatören någon varning.

Ex officio
Bo Bersgtröm

(Sjöåklagaren 2.4.43 låtit ärendet bero sedan befh tillställts en avskrift av memorialet)

SKNEIII 264

Utdrag om läktringsarbetet

Under lssoningen av bly- & zinktackor 20-21.12 rådde frisk pålandsvind med sjögång och de småfartyg vari lasten lossades voro i ständig rörelse. Därvid inträffade att enstaka längor slogo emot vanterna på dessa fartyg varvid tackor föllo ur stropparna och ned på däcket eller försvunno mellan fartygen i mörkret. Lossningen skedde största tiden under mörker.

Sthlm 3.2.43 Befh

Utdrag ur Poseidons skeppsdagbok

Lör 19.12.42 i Karlskrona på e.m telegraferade ss Vidar att hon strandat någonstans i Karlskrona skärgård men kunde p.g av tjocka inte uppge någon position.På kvällen undersökt möjligheten om läktringstonnage.

Sön 20.12 Tjockan lättat något på morgonen. Avgått kl 08 till Vidar som grundstött innanför Aspö Sten i Karlskrona inlopp. Under täta lodningar manövrerat in mot ahveristen och ankrat akter om densamma kl 09.10. U-tecknad i arbetsbåten rotts över till Vidar där bärgnings kontrakt tecknats med befh.Lodningar verkställts runt haveristen samt i riktning akteröver. Haveristen stävade å egennkompass NOtO½O samt var läcki barlasttankarna 1,2 och 3.Ångarens djupg F 17′- A 19′6″ och var således uppkörd på grundet med stäven c:a 2′. Lossningen kl 11 påbörjats från lucka 2 till ms Otelia med arbetsfolk från land. - 12.30 anlände Fortuna II och började lasta ur lucka 3. Bogserbåten Atle anlänt med 2 pråmar om 60 ton vardera vilka placerades vid lucka 1 och 2.Pråmarna var lastade 19.30 och då fortsattes lossningen från lucka 1 till ms Lisa. - Kl 21.30 förtöjde ms Vandia vid lucka 3. 23.45 var även Lisa lastad och Vandia förhalades till lucka 1 och 2. Svag SW vind och tjocka hela dygnet. En 5″ bogserwire överförts till Vidar och fastsatts kring 2 par pollare akter.

VIDAR 19.12 42

Mån 21.12 Till ankars med kabeln fast å Vidar. Vidar under natten sprungit läck i förliga rännstenarna så att vattnet stigit c:a 3′över tanktaket. Oavbruten lossning. Med en förhyrd fiskebåt överfört en Eurekapump (400 ton/tim) som placerats på lasten nere i lucka 2där den uppmonterades och surrades. Slangar dragits till rännstenarna och pumpen startats 10.30.Kl 12 började tt flottagningsförsök genom bogsering med knyckar men utan resultat.Poseidon åter förankrats med kabeln fast. Dykarbåten sjösattes och nedsänd dykare rapporterade att ångaren stod fast på sandbotten med omväxlande större och mindre stenar från förut till under skorstenen på STB sidan samt å BB-sidan till under lucka 3. Kl 14 anlände en pråm c:a 150 ton. Kl 15.15 var allt vatten i rummet utlänsat och ett nytt flottagningsförsök påbörjades. Kl 18.10 drogs Vidar med en kraftig knyck av grundet,drogs ett stycke akteröver och förankrades på 28′vatten. Under rådande mörker och tjocka beslutat avvakta dagsljus för att försöka få ut Vidar på fritt vatten.Noggranna lodningar versktällts under dagen för att utröna riktningen. Lossningen stoppades omedelbart vid flottagningen. Ungefär 770 ton last utlossats allt som allt. Kabeln losskastats och inhivats. Måttlig sydlig vind med någon dyning. Vid 20-tiden rapporterades från Vidar att hon tycktes känna botten. Tjockan hade då lättat något. Ankarna halades upp och Vidar manövrerades med sakta fart och under ständiga lodningar ut från det farliga läget och förankrades innanför Aspö kl 21.15. Vakt vid pump och silar samt på däck. Vinden efter flottagningen ökat till frisk sydvästlig.

Tis 22.12 Lyft ankarna kl 08 och fartygen ingingo till Östra kajen i Karlskrona där Vidar förtöjt kl 09.15. Dykarställning tillriggades omedelbart och sänktes under haveristen och dykare arbetat till kl 22 me att täta med kli,propp och talg.

Julhelgen : Dykare tätat 06 - 17.30 hela julhelgen.

Sön 27.12 kl 13 var Vidar praktiskt taget helt tätad.

Mån 28.12 Vidar börjat återinta sin last.Tagit upp dykarställningen och hissat båten.

Ons 30.12 kl 08 avgick Vidar från Karlskrona. C:a 15.30 erhölls ett telegram från befh att han ankrat vid Mörbylånga sedan tank 1 sprungit läck Poseidon avgått kl 17 och ankrat 23.30 SW Mörbylånga i väntan på dager. Frisk NO vind.

Tors 31.12 Kl 08 lyftes ankarna och båda fartygen avgick mot Grimskär för att få mera lä för dykningsrabetena. Gjort klart ombord för dykning. Haveristen ankrats kl 11.40 just norr om Krongrundet. Poseidon förtöjt långsides. Dykare gått ner och tätat några losslagna småkilar som släppt

VIDAR 19.12 42

,troligen enär fartyget vid avgången från Karlskrona rört vid botten så att de rubbats.Tanken åter tät20.30.Dykarställningen upptagits och båten hissats. Måttlig N vind med snöbyar. Under dagen erhållt telegram tt konvojera vidare till Oscarshamns redd där Valkyrian efter pumpskifte skulle fortsätta med vidar till Stockholm.

Fre 1.1.43 07.45 lättat och Vidar avgått konvojerad av Poseidon. Ankrat på redden i Oscarshamn 14.30 och Poseidon & Valkyrian förtöjt långsides, Pumpar skiftats. Fr$\Hat{s}$k S vind, snöbyar. Kl 20 avgick Vidar och Valkyrian mot Sthlm. Poseidon återgått till Karlskrona och anlänt dit 2.1 kl 15.20

Omborf å ss Posedion,Karlskrona,8.1.43
Elis R.Lindgren
Befh

Dykarattest 22.12 42

20' från kriet och akteröver är botten oskadad. Från denna punkt och till örkant av bryggan på båda sidor i kölstråket och i A,B.C-stråken större o mindre bucklor med skräckta lång- & tvärskeppsväxlar. (Här följer en lång specifikation) ss Poseidon 22.12.42

Anders Andersson 1e dykare
Frans Reslow 1e dykare

Enligt sjövärdighetsintyg,Sthlm 16.1.43

imlades efter besiktning 11.1 i Sthlm cementkistor på 13 ställen om BB och på 5 ställen om STB sedan tank 2 dessutom tätats med kilar och diktning. Den 13.1 avgick Vidar utan last menblev i isen vid Dalarö åter läck i förskeppet vid andra ställen än de tätade och återgick till Finnboda varv. 16.1 befanns läckaget vara av sådan omfattning att Vidar inte kunde hållas läns med egna pumpar varför dockning beordrats.

Besiktningsinstrumentet

Magistratsbesiktning vid Finnboda varv i docka 21.22.1.43

1 plåtar förnyas , 6 riktas i kölstråket.
31 plåtar förnyas, 29 rikats om STB i botten.
Slingekölen förnyas på 4 meters längd samt riktas.
45 plåtar förnyas, 30 riktas i botten om BB.
340 naglar förnyas i botten.
Dessutom riktningsarbeten av bottenstockar,bottenspant,huvudspant etc
Reparationer på däck och i maskin,i rummen mm
Reparationskostnad 403.655:- kr

Assuransen

Generalräkningen 8.6.43 = 408.173:63
Mälaren 13.5.43 pressat ner bärgarlönen från 450.000 till 360.000 kr
Enligt brev till red AB Iris från SKN den 28.10.43 blev SKN:s ersättningsskyldighet enligt sid 180 i dispache given av P.G.Hasselrot,Sthlm 12.10.43

VIDAR 19.12 42

kr 490.081:27.

SKNEVII 358

LASTEN

Vidars last var försäkrad för 2.218.731 kr i olika bolag.
1420,2 ton råzink - 60583 tackor - till Statens Reservförrådsnämnd
3160 säckar gips till bl.a Kooperativa förbundet.
4745 tackor aluminium till Electrolux.
380,9 ton blytackor - 9340 st - till Reservförrådsnämnden.
10143 plattor råzink till bl.a Reservförrådsnämnden
548 kolli väggplattor till Stockholms Plattsättnings AB
246 säckar kaolinmjöl till AB Paul Freyse
32 lådor fönsterglas t. olika firmor
12 lådor slipskivor, 7 lådor glasskivor, 1 låda ofolierat spegelglas, 5 lådor råglas, 8 lådor gjutglas,200 säckar gjutsand, 33 lådor el.materiel 10 kolli lack, 188 säckar magnesit, 23 fat blymönja, 5 ton bittersalt i 500 säckar, 11 lådor rotor- och Statorplåtar, en mängd järnvaror såsom tunnplåt, ståltråd,formjärn,bandjärn,I-järn, plattjärn,järnbalkar, stångjärn i buntar, U-järn, vinkeljärn, T-balkar etc
10 fat tryckfärg, 2 gripkäftar av Siemens-Martinstål till Holmens Bruks AB, kollin med strömbrytare,lyftblock,packningsringar, lim, cykelnav, läskpapper cellulosalack,strålkastarbländare mm

Skadad last & Manko

Kostat SKN 255.978:63
261 zinktackor och 38 blytackor tappats överbord vid lossningen.
Följande totalförstörts i lasten: 100 säckar kaolin, 188 säckar magnesit, 12 lådor el.materiel, 5 lådor papper, 20 fat mönja,480 säckar gips.
Mindre skador på 28 lådor legerad zinkplåt, 548 vaggor kakelplattor, 7 kolli lackfärger, 9 fat färger, 5 lådor cykeltillbehör.

Vidar minsprängd och totalförlust

Se 19.7.43

MANSURIA 23.12 42

BOMBER TÄTT INTILL SIDAN VID R.A.F.ATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ 23 December.

Journalutdrag

Tis 22.12 42 07.15 avgått Rotterdam med rums- & däckslast av koks för Stockholms gasverk .Hamnlots, sjölots, eskortofficer,signalmatros samt 3 marinsoldater för spärrballongens betjäning ombord. Gått in i konvoj vid Hook van Holland och fortsatt resan under eskortöfficerens befäl.

Ons 23.12 kl 00.00 - 00.45 Engelskt flyganfall.Under anfallet fälldes flera bomber mot Mansuria.Av dessa föll en endast några meter från STB-sidan midskepps och 3 bomber några meter från BB-sidan mitt för lucka nr 1. Vid explosionerna skakades fartyget våldsamt, övesköljdes av stora vattenmassor och krängde över åt STB. I hytterna på STB-sidan uppstod sprickor i garneringen,tavlor och andra föremål kastades ner på durken, ett ventil glas i maskinistens hytt spräcktes och ett ventilglas i chefens hytt flisades i kanten. I maskinrummet kastades verktyg o.a ner från sina upphängningsplatser men rundpejling visade inget läckage. Efter anfallet obs att klosettskålarna spräckts i befälets wc midskepps och i skansen akter. Den senare provisoriskt reparerate med cement.

G.R.Forsén 1e styrman — Gunnar Falk 2e styrman — ss Mansuria 24.12 42 E.H.Classon Befh

Maskindagboken.

Ons 23.12. efter flyganfallet började BB panna läcka i flamugnarna.

Sön 27.12 08.50 anlänt till Stockholm .Släckt av BB pamna för u-sökning.

Mån 28.12 Uttagit roster och brygga i BB panna och konstaterat läckage på 41 tuber i STB falmugn och på 16 tuber i BB falmugn jämte båda sottuberna.

Tis 29.12 Borttagit båda sotapparaterna på BB panna.Pannarbetare från Finnboda varv pressat tuberna i BB panna som är läck,fällning av 10 st tuber som voro för långa.Diktat och pressat båda sottuberna i BB panna.

Ons 301.2 Kalltryckt BB panna med 12 kg tryck. Murat upp bryggorna och lagt in rosterna samt stuckit fyr i pannan kl 14.Packat fast båda sotapparaterna. Cirkulerat pannan till kl 22.

C.H.Pettersson Övermaskinist — A,F.Thorén maskinist — ss Mansuria 7.1.43 Befh

(Enligt journalutdrag lör 29.3.43 på resa Västerås-Rotterdam med malm lossnade flera bitar i befälets klosettskål midskepps. Anlänt till Maashaven i Rotterdam kl 18.45 den 29.3)

Assurans

SKN 26.11.43 ersatt 293:33 av rederiets utgift på 440:- kr

Eget

MANSURIA 23.12 42

Historik

Se Mansuria 7.4.41

Övriga krigshaverier: 19.2.40, 2.6.40, 7.4.41, 30.7.41, 1.7.43

VASAHOLM 28.12 42

SVÅRT STORMSKADAD I NORDATLANTEN PÅ LEJDRESA BUENOS AIRES - GÖTEBORG.

Rapport

Avgick Buenos Aires ons 25.11 42 destinerad till Göteborg med fri lejd av de krigförande parterna. Rumslast av 3049 ton olja och talg, 2600 ton majs,185 ton foderkakor och 564 ton styckegods.Slingerskott i rum 2,lasten stämplad. Djupg F 23′1″ - A 25′3″ 36 ombv,varav 5 passagerare. Sormskador i Nordatlanten 25-28.12.42, lucka 2 uppriven, en man lätt skadad

Journalutdrag

Ons 25.11.42 09.37 avgått Buenos Aires med assistans av hamnlots och bogs

Fre 27.11 08.30 haft livbåtsmanöver varvid hela besättningen och passagerarna deltagit.På grund av den starka sjöhävningen ha livbåtarna inte sjösatts men utsvängts och bemannats samt riggat upp båtarnas segel och givits instruktioner angående användningen av livbåtarnas utrsustning. Livbåtarna ha behållits utsvängda. Resan fortgått utan anmärkning till

Lör 5.12 kl 12.07 saktat ner till sakta fart för att invänta m/t Malmöhus Legat stilla eller gått med reducerad fart till

Lör 19.12 kl 11.48stoppat å punkt J för att invänta Malmöhus.Kl 12.05 sakta fart. 14.12 stopp. 14.30 SF. 14.55 halv fart. 15.00 FF. Fortsatt resan i sällskap med m/t Malmöhus. Vind SW 9 Beaufort,mulen luft, tilltagande SW sjö med sättning, slingring och överspolning.

Sön 20.12 Vind W 10 Beaufort,mulen luft, hårda regnbyar,mycket grov och hög sjö,våldsam sättning, slingring och överspolning.

Mån 21.12 WNW 11 Beaufort, skyad luft, stundtals hårda regnbyar,mycket hög sjö med våldsam sättning, slingring och överspolning. Kl 09 saktat ner och legat bi medan BB livbåt, som slagits ur sitt läge, rätats upp.

Tis 22.12 SSW 11. Mulen luft, regndis,hög akterlig sjö,svår sättning och slingring och mycken överspolning.

Ons 23.12 Vind NW 11. Mulen,byig luft,hög sjö med svår slingring,sättning och överspolning.

Tors 24.12 Vind NWtW 11. Kl 17.50 halv fart.Mulen luft med snöbyar.Mycket hög sjö med våldsam slingring,svår sättning och mycken överspolning. Fartyget tar stundtals svåra brott över.

Fre 25.12 WNW 10-8. Skyad luft.Stundtals hårda regn -och snöbyar.Mycket hög oregelbunden sjö med svår sättning, slingring och överspolning. Kl 00.20 ett brottöver midskepps som slog in dörren till BB gång i midskepp huset varvid en myckenhet vatten inträngde i köket,mässen och samtliga hytter på BB sida. Kl 00.40 lagt fartyget till med sakta fart. Kl 09 full fart.Återtagit kursen.

Lör 26.12 17.05 saktat ner farten för att avpassa ankomsten till Skopenfjord vid dagsljus.

VASAHOLM 28.12 42

Mån 28.12 kl 02.06 sakta fart. Vind SW 11-12 Beaufort.Orkanartad storm med hög brytande sjö.Fartyget arbetar hårt och tar studdom svåra brott över. Kl 05.40 ett brott över midskepps som slog in dörren till STB gång i midskeppshuset och fyllde gången med vatten som trängde in i köket och alla hytter på STB sida. Kl 11.30 roderledningen ur funktion.Slagit till och använt reservstyrledningen akter. Kl 15.30 ett svårt brott över hela fartyget som slog bort flotten på fördäck vilken därvid slog av ett vant och ett luftrör om STB,krökte STB 2ans bom och rev upp 2ans lucka .Samtliga 3 persenningar sletos av luckan,några luckor spolades överbord och en del vatten trängde ner i lastrummet.Samma brott ramponerade flottens ställning och räcken på fördäck ,tryckte in STB sida av salongshuset, slog in en ventil till aktre passagerarhytten om STB varvid en myckenhet vatten trängde in i salongs- och apssagerarinredningen, BB livbåt skakades svårt och större delen av beslysningen å namn och nationalitetsmärken släcktes. Stoppat maskinen och låtit fartyget driva.Utkallat alle man att täta lucka 2 vilket arbete var klart kl 17.20.Matros Schyllberg skadat högra handen under arbetet. Funnit radioantennen avsliten och genomföringen till radiohytten skadad.

Tis 29.12 Vind NtO 10-8 Beaufort.Mulen luft med snöbyar. Hög NNO-lig sjö och dyning. Vädret bättrat sig, så att det varit möjligt att öppna luckorna för att söka efter felet på roderledningen.Funnit samma i nr 4 Mellandäck .Arbetat med surrningar och uppklarnin på däck ,reparation av roderledningen samt uppriggning av antennen.Kl 09.35 fortsatt resam sedan roderledningen blivit reparerad.

O( ) 30.12 kl 12.17 ankrat i Thorshavn. Under e.m, skalkat lucka 2 med 3 goda presenningar. Funnit att följande skador uppstått under det hårda vädret: Brädgången å backen STB och brädgången på salongshusets STB-sida intryckt.En skyddsplåt avslagen på ankarspelet.Ett luftrör böjt på fördäck och 4 luftrörshuvar bockade.Bryggskärmen intryckt på STB sidan av underbryggans förkant. Lejdarna på förliga masthuset, på masterna och skorstenen krökta.BB sidolanterna skadad. Ställningen och stagen till förliga reservtopplanternan bortslagna. En livbältslår bortspolad. Skorstenen intryckt på STB-sidan. Spolledningen krökt på fördäck om BB. Ett spygattrör avslaget.De el. ledningarna på salongshusets STB-sida lösslitna. Solsegelåsarna avslagna på båtdäck om STB och en strålkastare där bortspolad,Räcken,stöttor och skråm på båtdäck losslagna eller krökta, En lotslejdare bortspolad, en långskeppstrappa och en lår på båtdäck skadade, trallen å däck akter om midskeppshuset bortslagna, en teakdörr bräckt i poophuset, trädäcket skräckt på salongshusets STB-sida och på båtdäckets BB-sida, locket till en takventil på poopdäck beotslaget, färgskåpsdörrens lås sönderbrutet,

VASAHOLM 28.12 42

2 skylightglas och 4 ventilglas spräckta, 3 luftrörskapell bortslitna, en spricka uppstått i förstärkningsvinkeljärnet på akterkant av lucka 3 STB, div. livåtsutrustning bortspolad.

Tors 31.12 Börjat reparera BB livbåt

Fre 1.1.43 BB båt färdigreparerar kl 04 efter arbete hela natten. Lättat ankar kl 09.45 och avgått från Thorshavn.

Mån 4.1 kl 15.15 ankrat i Kristiansand för tysk kontroll.

Tis 5.1 07.23 lättat ankar och avgått med lots ombord.

Tors 7.1 kl 14.40 anlänt till Lindholmshamnen i Göteborg.

Göteborg 12.1.43
Botvid Rydberg
Befh

Sjöförklaring i Göteborg 18.1.43 kl 15

Sakkunniga lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:

1) Vari bestod skadan på roderledningen och vad hade orsakat densamma?

Befh Rydberg: Fartyget försett med telemotorstyning. Till följd av fartygets hårda arbete i sjön och den hårda påfrestningen på rodret gick en koppling till styrrörledningen sönder i rum 4.

1e styrman, 3e styrman, chiefen, båtsman & jungman Carlsson vitsordat det upplästa journalutdraget.

KK memorial 18.3.43

Orsak: det dåliga vädret, Ex officio Bo Bergström

Crew List

Befh Botvid Rydberg, Storgatan 69,Höganäs, 49 år (1.5.42)
1e styrman Arthur Mauritz Åstedt, 46 år ($2\frac{1}{2}$ år ombord)
2e styrman Nils Adolf Heribert Lindqvist
3e styrman Lennart Isidor Pettersson, 24 år
3e styrman Bengt Arthur Lehre
Båtsman Bernt Herman Bengtsson, 44 år
Timmerman John Victor Svensson
MatrosNils Arvid Linder
Matros Oscar Emanuel Schyllberg
Matros John Olof Fredrik Andersson
Lättmatros Bertil Sigvard Carlsson
Lättmatros Nils Torsten Orsander
Lättmatris Johan August Adolfsson
Jungman Bernhard Teodor Jansson
Jungman Frans Arne Paul Larsson
Jungman Per Erik Carlsson, 22 år
Övermaskinist Sven Kristian Valdemar Svensson, 60 år
1e maskinist Nils Erik Rosén

Forts

VASAHOLM 28.12 42

Crew list forts

2e maskinist Malte Filip Johansson
3e maskinist Tage Ludvig Johansson
Elektriker Hugo Otto Johan Johansson
Svarvare Malte Elvin Evander
2e motorman Jöns Henry Magnus Edmund Holst
2e motorman Helge Valdemar Gustavsson
2e motorman Allan Nicanor Ödman
Motorelev Karl Rune Andersson
Steward Nils Christian Möller
1e kock Erland Vitalis Hjelm
2e kock Axel Hugo Lennart Carlegård
Uppassare Hans Edvard Larsson
Uppassare Karl OscarHenry Sjölin

Passagerare:
Professor Gustaf Bolinder
Ing. Holger Sandgren, LME
Steward Lindberg ,på hemväg eft. 3 år i Fjärran Östern
Fröken Bresky,Göteborg
Kapten Helge.Grundell,Statens kontrollofficer.
Helge Grundell

4 manliga & en kvinnlig passagerare, Samt kontrollofficer kapten Grundell

Telegram SKNEIII 249

Befh till rederiet 28.12 42

Legat stilla för orkan haft tvåans lucka uppslagen provisoriskt tätat mistat en flotte en livbåt skadad samt div andra ovanbordsskador Kan ny flotte anskaffas Skopen? Har felpå styrledningen ligger nu och driver.

Dito 29.12 42

Felet styrledningen reparerat fortsätter skadade livbåten ej använbar och kan ej repareras ombord.

Besiktningsinstrument Göteborg 8.1.43

Besiktning vid kaj i Lindholmshamnen.
Den utsvängda livbåten måste kasseras p.g av sina skador
Ny BB livbåt tillverkas med nya block & taljor.
2ans STB lastbom som skadats av flotten kapas och förnyas med nytt hissblock
Förliga flotten måste förnyas, akterflotten repareras inkl stativ & stag
5½ meter spolledning på fördäck som skadats av flotten förnyas.
18 strålkastare för neutralitetsbeslysningen renoveras./Nya glas i 8 sv dem.
En strålkastardävert repareras.
mm mm Rep.kostnad 12750:-

Assurans

SKN 19.6.45 till SÅAF betalat 10.411:04 inkl kostnad för ny BB livbåt, ny förflotte med utrsutning för 18 man, för 3 luckpresenningar, 00 st lastluckor, båtkapell, reparation av neutralitetsbelysningen mm mm

Lik i lasten UD H-1545

På "Laster Göteborgstrafiken " finns följande uppgifter om Vasaholms last:

VASAHOLM 28.12 42

Lastmanifest

Avgick Buenos Aires 25.11.42 för Gtbg

2.600.000 kg majs
3.049.291 kg kokosolja, Premier Jus, o.a.oljor & fetter
185.000 kg Foderkakor
194.000 kg hudar
107.058 kg bomullsavfall
39.585 kg Skinn
36.382 kg ull
16.282 kg Ullgarn
13.382 kg äggpulver
19.380 ton torkad frukt
22.231 kg fernissa
41.194 kg bomullsgarn
46.800 kg blymönja
3892 kg gåvopaket till Sv. Röda Korset.
2495 kg bomullsvävnader
18.390 kg tarmar på fat
891 kg kläder
54 kg insulin o.a varuprover
600 kg personliga effekter och en urna till fru Magnus Kastman,Hälsingborg.

Totalt 6.397.447 kg styckegods.

UDH- 1386/Allmänt Telegram under resan

Kontrollofficer på Vasaholm var kommendörkapten Stellan Elliot,då Vasaholm löpte ut från Göteborg kl 12 31.7.41 tillsammans med Saturnus Och Sveadrott destinerad till B.A. och Rio.
Kontrollofficer på hemresan nov-dec 42 var kapten Grundell.

Tel. BA till UD 27.11 42

830 Vasaholm går sakta fart tills hon upphinnes av Malmöhus ((Spannmålslast från La Plata)) som beräknas avgå B.A. 30.11 med ankomst till punkt E den 24 december.

Tel. Malmöhus till CM 10.12 42

Fart 11½ knop på grund av en cylinder måste frikopplas.Ankomst punkt J tidigast 19.12 Skopen 26.12

Tel. CM till Malmöhus 14.12 42

Kör högsta möjliga 7 cylindrar. Hård NO-passad.Position N 14 26 - W 43 27

Dito 17.12 kl 12.50

Gör yttersta inträffa Skopen 26 ds samråd Vasaholm.Meddela utsikterna.

~~Tel. CM till Vasaholm 21.12 kl 21.20~~

VASAHOLM 28.12 42

Tel. Vasaholm till CM 21.12 kl 21.20

på grund väderleksförhållandena omöjligt angiva ankomstdag Skopen.
Hinner ej dit 26 ds = Rydberg

Tel CM till mt Saturnus 23.12

Från punkt J samsegling Nordstjernan Uruguay = CM

Tel Vasaholm till CM 28.12 kl 22

Ungefärlig position N 61 42 - W 09 06 legat still för orkan haft tvåans lucka uppriven Har fel på styrledningen Ligger nu och driver Kan ej fortsätta förrän vädret bättrat sig = Rydberg

Ch.Telegram UD till London 31.12 kl 13

Your guidance Vasaholm Malmöhus orkan försenade. Ankom troligen Skopen igårkväll. Utbytesbåtarna Tunaholm Falsterbohus som lämnade svenskt vatten igår ha återkallats Nu åter svenskt vatten = Cabinet

Dito ch,telegram 1.1.43 kl 11.30

Urgent. Vasaholm Malmöhus ha ej avhörts sedan cirka en gard väst Skopen Telegrafera omgående huruvida de anlänt Skopen, när de beräknas avgå därifrån samt om allt väl =Ministry Foreign Affairs

Kapten Appelquist,Marinstaben,1.1 kl 14.30 meddelat UD

att Vasaholm Malmöhus avgingo från Skopen kl 10 GMT 1.1.

(UD givit klarsignal till Tunaholm Falsterbohus att lämna Koster på morgonen 3.1 med beräknad ankomst till punkt D kl 06 den 6.1.43)

Ch.Telegram London till UD 1.1.43 kl 21.55

3 Baatarna anlaent skopen torsdag dec 31st Vasaholm skadad foeren men bada fartygen dock antagligen fortsatt fredag =Sw.minister

Oslo per telefon 4.1. kl 16.25 till UD

inbeäättat att Vasaholm Malmöhus ankommo Kristiansand kl 15 den 4.1 och beräknas fortsätta till Göteborg på morgoen 5.1

((P.g av stopp i lejdtrafiken efter Brasil-Sveajarlkatastrofen 9.1.43 kunde Vasaholm anträda sin nästa resa från Göteborg till Buenoas Aires först den 25 maj 1953))

Kontrollofficeraraas rapporter UDH 60K -1554-1555

Rapporten från Vasaholms kontrollofficer kapten Grundell saknas.
Med Vasaholm samseglande m/t Malmöhus k.officer E.Bolling rapporterade:
1.12 42 avgått från Montevideo.
19.12 vid punkt J börjat samseglingen med Vasaholm.
30.12 kl 11.40 ankrat på Thorshavns redd,kontroll 13.30- 14.20. På grund av att Vasaholm låg ankrad längre ut och det var svår sjöhävning ,uppsköts kontrollen av Vasaholm till nästa dag,vilket inte innebär någon försening

VASAHOLM 28.12 42

eftersom Vasaholm ändå ej var gångbar på grund av reparationsarbeten.

1.1.43 avgått från Färöarna. En drivmina siktats.

2.1 Under natten ett lättare maskinhaveri.

4.1 13.30 anlänt till Kristiansand.Ett tyskt plan kretsat kring fartyget vid Lister.

5.1 avgått 07,ankrat Langesund för natten.

6.1 07.30 avgått, passerat svenska gränsen 12.30,minsvepareskort till Lysekil Ankrat på Lysekils redd kl 18.

7.1 kl 8 avgått, till Göteborg kl 14.

SKNEII disp Dispache Göteborg 10.9.45

Kaj Pineus besiktigat rörande krigsskador. SÅAF ålagtes betala 146376:37 för div. haverier 1940-45 .

Följande skador stormskador dec 41:

Fördäck:Barriärgrinden vid lucka 1 riktas liksom dito vid lucka.2.
Lejdaren på mastskåpet & förmasten riktas.
4 lufttrör till rum 2 riktas ,ett med huv förnyas.
Ny reservlanternestol med gajar till förmasten.

Midskepps: Brädgången mitt för salongshuset riktas,liksom en stötta till bryggdäck.1 spygattrör till bryggdäck STB förnyas delvis

U ndre bryggan: Ny talrörsslang & visselpipa i kaptens sovhytt.
STB & BB bryggskärmar riktas & omnitas,2 stöttor förnyas.
Ny ledstång av teak på undre bryggan,4800 x 150x 65
Nt yeaklist på bryggan 2750x 75x12
Ledstången STB riktas,ny livnältslår av furu BB.2 livbojshållare och BB lanterna förnyas.

Midskeppshuset: 2 större dörrar av teak till befälsgångarna på akterkant förnyas med beslag och allt. En dörr i maskinistgången repareras. Nya mattlister i hytter och gångar. 12 kvms ny trall av furu utanför däckshusets akterkant,svetsas i däck.

Backen STB:vågbrytare riktas,barriären upprikats,ny skyddsplåt över ankarspelets kuggdrev, plåt nr I-2 i sheerstråket riktas.

Båtdäck: Arbetsbåten repareras jämte skrån& surrningsbeslag. 2 nya dävertgajar. Motorbåtens skrån och surrningsbeslag repareras.Fallrepstrappan repareras. En förrådslår akter STB rep. Ett skåp med syrgasflaskor repareras. Soltältstöttor och åsar perapreras.

Salongshuset: Panel rep. i passagerarhytter och salongsgångar,förnyas delvis, nya mattlister i alla hytter, en ventil i en passagerarhytt förnyas, 3 fällkommoder, 3 värmeskåp, 1 byrå repareras iland, 2 nya marmorskivor över salongselementen, dörren till STB förliga hytt rep
Målning/ompolering av alla möbler och berörda ytor i salongshuset
4 nya ventilglas i hytterna, en glasram riktas.

VASAHOLM 28.12 42

Stora skorstenen: Riktas på två ställen, lejdaren på förkant uppriktas, BB förliga maskinluftrör uppriktas, barriären förkant BB riktas.
Köket: Kabysskorstenen uppriktas med ett nytt stag. BB köksdörr uprrrikats Bakugnen isärtages och repareras.
Lucka 3: Lejdaren uppriktas till STB resp BB bompålar, STB aktre hörn svetsas
Akterdäck: Barriären riktas, skansnedgångsdörren akter repareras med nytt ramstycke, nytt glas i en ljusventil, ny ventilram i skylightet över timmermans hytt, nytt lås till dörren till Färg-& lampskåpet.
El.installationen: Div. kortslutningar o.dyl åtgärdas.

UD H60K vol 1554

KAPTEN BERGMANS NERVER I OLAG

Kontrollofficeren Axel Natt-och-Dag skrev i sin rapport efter ankomsten med Vasaholm till Göteborg från Montevideo den 16.4.42:
"Kapten Hjalmar Bergmans lämplighet som befälhavare i lejdtrafik måste jag tyvärr anse som mycket liten. Hans nerver torde efter många års slit på Nordatlanten och under två krig, ha kommit i olag, och borde han snarast få åtnjuta längre välförtjät vila. (Rederiet vet detta, ämnar förtidspensionera kapten Bergman.) -Sjöfolkets disciplin lämnar mycket övrigt att önska såväl ombord som i hamn. Någon tillämpning av krigslagarna för lejdtrafiken vore att rekommendera om detta med svensk lagstiftning skulle kunna låta sig göra."



Vasaholm lämnar Göteborg 6.4.44 för att tillsammans med Nagara & Suorva gå till USA för att insättas i Greklandstrafiken för Röda Korset.

VASAHOLM 28.12 42

FRÖKEN BRESKY KANADE OVANPÅ BYRÅLÅDORNA I HYTTEN

Det hårda väder som mötte Vasahom den 19.12 följde fartyget i 10 dygn och kulminerade den 18.12 c:a 100 ′syd Färöarna med 42 sekundmeters orkan med en enorm sjögång, troligen orsakad av havsbävning. Vasaholm slingrade och satte oavbrutet mycket våldsamt, överspolad från för till akter,tidvis med sjön tvärs. Juldagen och annandag jul uppkom en mängd ovanbordsskador,bl.a slogs dörren till BB gång i midskeppshuset in vatvid massor av vatten dränkte köket, befälsmässen och BB-befälshytter. Under hela resan sov alla ombord med kläderna på ,beredda på minsprängning eller torpedering.All mat till salongshuset måste bäras över däck från midskeppshuset trots överspolningen och de orkanartade byarna,men Lucia firades som vanligt och även julaftonsfesten gick programenligt av stapeln med stort julbord och i brist på gran en yppig sättpotatis i ett glas vatten.Just då julfesten skulle avslutas vid midmnatt träffades Vasaholm av en vårx sjö som kastade gäster och möbler om varandra och slog in den bastanta ekdörren till BB gång på akterkant av midskeppshuset. Hela julnatten fick man ösa ut vatten och rädda kringflytande ägodelar i BB-inredningen. På morgonen den 28.12 slog en sjö in även STB-gångens dörr midskepps så att styrmännens hytter vattenfylldes till trösklarna. Kl 11.30 gick styrledningen sönder så att reservstyrningen akter måste inkopplas. Kl 15.30 bröt en enorm sjö, hög som ett femvåningshus,in över hela fartyget med ett brak som var värre än en minexplosion. Kontrollofficeren Kapten Helge Grundell på bryggan hade aldrig förr sett en sådan sjö.Befh slog stopp och back och en liknande oerhörd våg passerade strax därpå föröver.Sjön rev med sig förliga flotten som kmäckte en av 2ans lastbommar och rev upp alla 3 presenningarna på 2ans lucka så att även täckluckor gick överbord och vatten forsade ner i lasten. Skorstenen fick en knäck, radioantennen revs ner,all belysning för nationalitetsmärken och namn på fartygssidorna slocknade, BB livbåt ramponerades svårt ,skottet till salongshuset trycktes in. Professor Gustaf Bolinder hade kl 15.20 lämnat sin hytt,den aktre passagerarhytten i lovart,och gått in i salongen för att söka läsa vidar i sin bok där. Vid överhalningen hamnade han på dukekn men undgick att skadas av möblerna som kastades över mot STB-sidan. I hans hytt slogs ventilen in med sådan kraft att en av skruvarna slog hål i motsatta skottet och hytten vattenfylldes och totalförstördes. Den enda kvinnliga passageraren ,fröken Bresky,Göteborg,kastades ur sin koj och kanade över till STB-skottet ovanpå alla byrålådorna som kastats ut på durken. LME- ingeniören Holger Sandgren blev ögonvittnet till det väldiga brottet uppe på bryggdäck men undgick att spolas överbord. BB utsvänga livbåt krossades mot vattnet när fartyget krängde först åt STB sedan åt BB. På fördäck kastades flotten omkring mellan de intryckta brädgånrgarna och 1 2 timmar framåt drev Vasahol med stoppad maskin medan hela besätt-

VASAHOLM 28.12 42

ningen srbetade med att täta 2ans lucka och få på nya presenningar trots fartygets våldsamma krängningar och den ständiga överspolningen. De fick signal " ducka" från bryggan för de värts brotten. Inget värre hände än att en matros skadade ena handen. Först tisdag 29.12 då vädret förbättrats kunde styrledningen repareras inifrån 4ans rum. Först på Skopen fick de ombv sin första lugna natt på länge i sina tilltygade hytter. Tors 7.1.43 kl 14 passerade Vasaholm Klippans tullstation i Göteborg och gick in till Lindholmskajen följd av Malmöhus som gick in till Stigbergskajen. Samma dag kom ms Uruguay och m/t Saturnus in på svenskt vatten.

Historik

Motorfartyg på 4209 brton byggt 1929 vid Göteverken i Göteborg av stål L 119 B. 16 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (E Carlsson) i Göteborg. Sjösatt 16.11 29,döpt av Magda Olburs, maka till generalkonsul Vidar Olburs, rederiets dåvarande VD. Shelterdäckat, med kort halvback, 5 luckor varav nr 3 mellan brygghuset och båtdäckshuset ,2 master, 2 bompålar, En Götaverkenmotor av tvärstyckstyp på 5200 ihkr. Just Vasaholms motor var unik såtillsvida att det var den första i sitt slag med tryckluftsinsprutning av brännoljan, s.k solid injection system. 12,5 knop. I brygghuset salong, 4 dubbelhytter för passagerare, befh svit och stuerts hytt. Manskapsinredning i poopen med xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx mässarna i poophuset. 7345 ton dw. - Den 9.4.40 var Vasaholm på resa N.Y. - Göteborg med styckegodslast,befh Hjalmar Bergman,och gick 12.4 in till Thorshavn för vidare order. Den 14.4 avgick hon i konvoj till Kirkwall och fortsatte 26.4 med prisbesättning ombord i engelsk konvoj till Dundee.Under redan kolliderade armerade trålaren Selby med Vasaholms STB-sida tvärs maskin utanför Herwick Hea,Kirkwall då kolonnerna skulle formeras. - Vid ankomsten till Dundee lossades 25 ton last för danska mottagare varpå fartyget blev liggande i Dundee till 2.6 då hon beordrades till Leith och där lossades hela lasten 3-30.6 = 4636 ton styckegods och 1750 ton svavel. Den 21.6 avgick Vasaholm till Methil i engelsk tidsbefraktning under sv-Engelska avtalet. - Vasaholm slapp dock att gå utanför spärren till maj 1945. Den 6.3.41 kom Vasaholm som vår femte lejdbåt till Göteborg från Newyork med last av 1000 ton råbomull,750 ton bomull, 300 ton bildäck, 800 ton bildelar, 100 ton ris,230 ton bly,200 tom rågummi och 546 ton bönor. Som passagerare medföljde kapten Sven David Olander, ex Stureholm,som i nov 40 undsatt överlevande från Jervis Bay. - Som utgående lejdfartyg nr 15 lämnade Vasaholm åter Sverige 31.7.41 för Rio/Santos och återkom 11.11.41 till Gtbg från Bahia.Den 6-9.11 hade de utsvängda livbåatrna skadats i 10 Beaufort NNO med brottsjöar upp till bryggorna och båtdäck som också spräckte en del skylight-& ventilglas midskepps. - 5.1.42 avgick Vasaholm från Gtbg till Rio och återkom till Göteborg

VASAHOLM 28.12 42

från B.A 16.4.42 i sällskap med Klipparen och full last av Vete,hudar och skinn. Redan 16.5.42 avgick hon igen mot Buenos Aires och återkom t Gtbg 14.8.42 efter att ha lämnat BA den 11.7. - 26.9.42 avgått Göteborg till BA. Den 28.9 hittades en fripassagerare i förpiken, estländaren Voldemar Spirak, som överlämnades till den engelska militären i Thorshavn. -

Den 7.1.43 kom Vasaholm till Göteborg efter son orkanresa med kulmen 28.12 42 . På grund av det långa stoppet i trafiken jan-maj 43 kunde nästa resa till Sydamerika anträdas först den 30.5.43 med ankomst till BA 30.6. 13.8.43 avgått BA med ankomst Gtbg 10.9 43 kl 14 med last av kaffe,ris och bomull. Befh Ernst Gunnar Arrhenius. Kaffelasten var så stor att Kristidskommissionnen den 11.9 tillkännagav en försvarlig extraranson.Som passagerare medföljde en sjöman från Scandinavia som legat på sjukhus i över ett år i Santos. - Redan 25.9. avgick Vasaholm åter och kom till BA 25.10.43 Sin sista lejdresa anträdde Vasaholm från BA 29.12 43 med ankomst till Göteborg 5.2.44 i sällskap med Svaneholm. Som passagerare 5 man från torpederade ms Scandinavia. - 6.4.44 avgick Svaneholm med Nagara och Surova från Göteborg till Montreal för att insättas i Int.Röda Korsets hjälpsändningstrafik till Grekland. 9 och 11.11.41 utsatt för minskakningar i Saloninikolfen varvid ett glas till teleskopet i karthytten spräcktes. (Disp EII ,Gtbg 10.9.45 Pineuas) - Den 9.7.44 utsattes hon för en flygattack.

Såld till Jonstorp 1954

Såld för 2.500.000:- till Red AB Virginia (O.M.Thore) i Jonstorp övertogs Vasaholm den 7.5.54 i Karlskrona som Victoria efter renovering vid Marinverkstäderna ,och avgick i charter för Svenska Ostasiatiska Kompaniet till Persiska Viken med styckegodslast,befh Karl F.Hjorth.Hälsingborg. I början av juni 54 övertog samma rederi ms Svaneholm, byggd 1930 vid Eriksberg, som fick namnet Vernia. I jan 1961 överläts Victoria för 2 miljoner kr till ett partrederi i Hälsingborg med skeppsredare Mauritz Thore som huvudredare. 1965 såld till Dakosta Compania Naviera SA i Pireus och blev Stavros. Våten 1967 övertog ett annat grekrederi fartyget i Barry och namnet ändardes till Priamos.